ÉMILE HENNEQUIN

Chef de Bureau au Service commercial de la Compagnie des chemins de fer de Paris
a Lyon et a la Méditerranée
Professeur a l'École supérieure pratique de Commerce et d'Industrie de Paris

MANUEL
DE
TRANSPORTS COMMERCIAUX
ET DE
DOUANE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX RÉGIS PAR LA CONVENTION DE BERNE. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL. — CHEMINS DE FER COLONIAUX. — CHEMINS DE FER EUROPÉENS. — DOUANE. — COLIS-POSTAUX. — COLIS-AGRICOLES. — NAVIGATION INTÉRIEURE. — NAVIGATION MARITIME.

AVEC DE NOMBREUX DESSINS ET TABLEAUX

PRÉFACE DE M. ED. HERRIOT
ANCIEN MINISTRE DES TRANSPORTS

PAYOT & Cie, PARIS
106, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 106
—
1919

INSTITUTO SUPERIOR DE COMÉRCIO
MUSEU COMERCIAL
Rua do Quelhas
LISBOA

MANUEL
DE
TRANSPORTS COMMERCIAUX
ET DE
DOUANE

LIBRARY
UNIVERSITY OF TORONTO
MAR 23 1970
HE
242
H4

ERRATA

Page 60. — Pour le calcul du poids mort par m^2 des wagons plats, *au lieu de :* $\frac{7320}{78,76}$, *il faut :* $\frac{7320}{18,76}$.

Page 103. — 5e ligne, *au lieu de :* communes et tous...
Il faut : communes à tous...

Page 105. — *Au lieu de :*
itinéraire détourné
première C^ie $R_2AB' = 500$ kilm.
deuxième C^ie $R_1B'C = 120$ — } 620 kilm.
Il faut :
première C^ie $R_1AB' = 500$ —
deuxième C^ie $R_2B'C = 120$ — } 620 kilm.

Page 140. — Le premier trait — — — — du 9e croquis des schémas 2 et 3 (hors texte) doit être remplacé par un trait en croix + + + + comme cela existe pour les 3e et 6e croquis des mêmes schémas.

Page 198. — *Au lieu de :* ***131. Lettre d'avis.***
Il faut : ***135. Lettre d'avis.***

Page 252. — A la suite du renvoi (1) concernant le dépôt des bagages, ajouter un renvoi (2) ainsi conçu :
(2) Voir supplément : *Dépôt des bagages.*

Page 613. (*Supplément — **9. Tarif général commun P. V.***, 4e alinéa).
Au lieu de : soit, par rapport au tarif projeté, ...
Il faut : soit, en faveur du tarif projeté, ...

EMILE HENNEQUIN

Chef de Bureau au Service commercial de la Compagnie des chemins de fer de Paris a Lyon et a la Méditerranée

Professeur à l'École supérieure pratique de Commerce et d'Industrie de Paris

MANUEL
DE
TRANSPORTS COMMERCIAUX
ET DE
DOUANE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX RÉGIS PAR LA CONVENTION DE BERNE. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL. — CHEMINS DE FER COLONIAUX. — CHEMINS DE FER EUROPÉENS. — DOUANE. — COLIS-POSTAUX. — COLIS-AGRICOLES. — NAVIGATION INTÉRIEURE. — NAVIGATION MARITIME.

PRÉFACE DE M. ED. HERRIOT

ANCIEN MINISTRE DES TRANSPORTS

PAYOT & Cie, PARIS

106, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 106

1919

Tous droits réservés

PRÉFACE

Je suis très reconnaissant à M. Émile Hennequin *d'avoir bien voulu me demander quelques mots d'introduction pour l'ouvrage essentiel qu'il offre au public. Les questions de transport et de douane, qui représentent une des parties les plus importantes de la vie commerciale, demeurent inconnues en général. Lire un document ferroviaire, — le lire correctement — c'est une opération devant laquelle échouent même de bonnes volontés. Les ouvrages strictement techniques n'intéressent que les spécialistes. A l'heure où nous essayons d'organiser le commerce selon les lois de la science, dans le temps où nous réclamons, pour les futurs négociants, une instruction de plus en plus précise, cet ouvrage, de toute évidence, comble une lacune.*

*
* *

Malgré l'aridité du sujet, j'ai, pour ma part, lu ce travail avec plaisir. Il est conçu non point à l'allemande, avec de redoutables accumulations de documents, mais à la française. L'auteur procède suivant la méthode incontestable de l'analyse, divisant les difficultés, fournissant des définitions irréprochables. Les explications des dictionnaires courants manquent, en effet, de clarté. Je me rappelle le temps où un ouvrage, signé d'un nom fort honorable et répandu dans toutes les classes de France, définissait ainsi le cône : « Espèce de rond terminé par une pointe ». Demandez à l'Académie ce qu'est un chemin de fer ? Vous ne serez guère mieux renseigné.

M. Hennequin *nous traite de meilleure façon. Ses renseignements serviront même à ceux qu'intéressent la recherche des méthodes et l'explication des grands faits économiques. On a coutume de considérer une découverte comme une sorte de miracle. Lisez*

ici l'histoire résumée du chemin de fer depuis les expériences de Newcastle ou de Scheffield ; vous verrez que cette invention, comme toutes les autres, par exemple l'apparition de l'imprimerie, est le résultat d'un long effort progressif et raisonné.

Le livre de M. Hennequin *ne représente donc pas seulement un labeur considérable de statistique. Les faits y abondent expliqués dans leurs origines aussi bien que dans leurs caractères présents. Des mystères nous sont révélés qui intéressent même notre sécurité : nous apprenons ce qu'est le* block-system *ou le* principe des enclenchements ; *nous pénétrons dans la complication des tarifs.* M. Hennequin *nous propose des améliorations et en particulier une tarification idéale, de nature à supprimer cette diversité dont se plaignent si justement nos commerçants. Il ne se borne pas à critiquer, il offre des solutions ; tous ceux qui s'intéressent à notre progrès économique devront recourir à sa science.*

La guerre nous a démontré, en effet, parmi beaucoup d'autres enseignements, que la question des transports est, pour un pays, une question vitale. Peut-être notre ennemie y avait-elle donné plus d'attention que nous ! Le simple problème du chargement et du déchargement des wagons présente une importance capitale. Nous avons trop souvent souffert de notre ignorance pour vouloir la prolonger. Après l'abondance de la production, un bon système de transports est ce qui peut contribuer le plus à l'abaissement du coût de la vie.

Je souhaite donc que cet ouvrage si consciencieux soit le plus possible répandu. J'attire spécialement l'attention sur les chapitres consacrés à la navigation intérieure. A les lire, j'ai compris une fois de plus tout ce qui nous reste à faire pour regagner le temps perdu. De même, le bref résumé de notre situation, en ce qui concerne la navigation maritime, suggère plus d'une réflexion, plus d'un regret.

*
* *

Ouvrage essentiel, avons-nous dit. Assurément Nous abordons une époque redoutable où toute l'organisation de la France devra être révisée. Les déclamateurs, les ignorants nous ont fait assez de mal

pour que nous désirions nous passer désormais de leurs services. Seuls, les spécialistes pourront nous fournir, pour les solutions qui s'imposent, les éléments nécessaires d'information.

Je garde à portée de la main ce précieux livre. Et je remercie son auteur, avec autant d'humilité que de gratitude, pour avoir mis à la disposition des travailleurs une telle somme de documents bien présentés et bien répartis. Un tel ouvrage doit faire autorité.

De lui-même, j'en suis sûr, il s'imposera.

EDOUARD HERRIOT.

AVANT-PROPOS

En publiant ce manuel, nous n'avons eu qu'un but : permettre à ceux que peuvent intéresser les questions de transports et de douane de se familiariser avec la lecture notamment des documents ferroviaires et douaniers, ce qui pour les profanes n'est pas sans présenter de sérieuses difficultés.

Nous n'avons pas voulu prendre parti pour ou contre le principe étatiste des Compagnies de chemins de fer, ni pour celui des systèmes économiques que défendent, arguments à l'appui, protectionnistes et libre-échangistes : ces discussions seraient sorties du cadre où nous avons voulu nous placer.

De même, nous n'avons pas voulu donner à ce manuel un caractère par trop didactique ; qu'aurions-nous pu dire, d'ailleurs, à ce sujet, après des maîtres en la matière tels que MM. Aucoc, Colson, Picard et Sarrut, *pour ne citer que les principaux ?*

Faire un livre pratique — détaché de toute théorie d'école — susceptible, tout en les intéressant, d'être mis à la portée des Négociants et Industriels, ainsi que des Employés d'Administration et de Commerce et des Élèves de nos Ecoles de Commerce, tel a été notre objectif.

E. H.

1re PARTIE

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

A) — Considérations économiques et généralités.

B) — Etude technique.

C) — Utilisation commerciale.

MANUEL
DE
TRANSPORTS COMMERCIAUX
ET DE DOUANE

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNERAL

A. — CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRALITÉS

1. — Outillage national. L'outillage national comprend (rapport de M. le sénateur Audiffred relatif à l'achèvement des ports et des voies navigables) :

1° Les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux qui ont une longueur totale de 600.000 kilomètres ;

2° Les chemins de fer d'intérêt général dont la longueur est de 40.786 kilomètres ;

Les chemins de fer d'intérêt local 13.080 kilomètres ;

3° Un grand nombre de ports dont les plus importants sont : Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, Rouen, Dunkerque, Bayonne, La Rochelle-Pallice, Cette, Caen, Boulogne, Calais, Dieppe, Brest, Cherbourg ;

4° Les rivières canalisées d'une longueur de 6.990 kilomètres dont 2.106 kilomètres au gabarit normal (longueur des écluses, 38^{m}.50 ; mouillage, 2 mètres) ;

Les canaux d'une longueur de 4.969 kilomètres, dont 2.727 au gabarit normal ;

5° Les voies de raccordement des chemins de fer aux voies navigables.

Ces travaux, exécutés en l'espace d'un siècle, qui ont tant contribué au développement de la richesse publique, ont coûté plus de 30 milliards.

2. — Voies de transport. — Domaine public. Au point de vue juridique, le caractère commun de toutes les voies de transport (chemins, routes, rues, fleuves, canaux, rivages de la mer, chemins de fer, etc.) est de faire partie du domaine public qui comprend (*art. 538 du Code civil*) les « *portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée* ». Les voies de communication et leurs dépendances consti-

tuent la partie la plus importante du domaine public ; les rives, fleuves, rivières, rivages de la mer, font partie du domaine public naturel ; les autres : routes et chemins, canaux, ports et enfin les chemins de fer, se rattachent au domaine public artificiel créé par la main de l'homme.

Aux termes de l'art. 1er de la loi du 15 juillet 1845 (voir I, note 22), les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

3. — Transport proprement dit. — Différents genres de transport. Se charger, en un lieu, d'une personne ou d'une chose et la déposer ou la remettre en un autre lieu, c'est ce qui constitue un transport. Suivant qu'on s'attache à l'objet du transport ou bien à la voie par laquelle celui-ci s'effectue, on peut distinguer :

1° Le transport des voyageurs et celui des marchandises ;

2° Le transport par terre et le transport par eau.

En subdivisant, on peut distinguer encore :

d'une part, le transport par terre proprement dit (roulage) et le transport par chemin de fer ;

d'autre part, le transport par mer (cabotage, long cours, etc.), et le transport par fleuves, rivières, canaux (batellerie).

4. — Du voiturier. Le mot « *voiturier* » s'applique à tous ceux qui « *s'obligent, moyennant un prix, à transporter d'un lieu à un autre des personnes ou des choses.* »

Quel que soit le procédé de locomotion, quelle que soit la voie par laquelle s'effectue le transport : route, rivière, canal, chemin de fer, quelle que soit enfin la nature de ce qui est transporté, ceux-là qui se chargent par eux-mêmes ou par des agents de faire parvenir, d'un point à un autre, des voyageurs ou des marchandises, doivent être tenus pour des voituriers.

5. — De la valeur d'un transport. Le prix total qui peut être demandé pour un transport est limité par la valeur que ce transport a pour la personne qui en profite, c'est-à-dire pour le propriétaire de la marchandise expédiée ou pour le voyageur. Pour les marchandises, la valeur d'un transport n'est autre chose que l'augmentation de valeur que ce transport donne à l'objet transporté, c'est-à-dire la différence entre la valeur de cet objet au point de départ et sa valeur au point d'arrivée.

M Colson, dont le nom fait autorité pour les questions ferroviaires, donne un exemple typique de la valeur d'un transport ; supposons, dit-il, qu'en raison des conditions locales de la production et de la consommation, une tonne de la même fonte vaille 45 fr. dans la Meurthe-et-Moselle et 75 fr. dans la Loire. En transportant une tonne de cette fonte de Nancy à Saint-Etienne, on augmente sa valeur de 30 fr. (75 fr. — 45 fr.) ; il est clair que, s'il est possible de transporter cette fonte pour un prix inférieur à 30 fr., soit 25 fr., ce transport s'effectuera, car il y aura bénéfice à aller vendre

pour 75 fr. dans la Loire de la fonte qui y revient à 70 fr. soit 45 fr. d'achat dans la Meurthe-et-Moselle et 25 fr. de transport. Si au contraire, le prix du transport dépasse 30 fr., personne ne s'avisera de payer 45 fr. d'achat et 35 fr. par exemple de transport, pour amener à Saint-Etienne au prix de 80 fr. (45 fr. + 35 fr.) une tonne de fonte que l'on peut s'y procurer — à qualité égale — pour 75 fr.

La valeur du transport, définie comme le démontre M. Colson, est donc bien la *limite supérieure du prix total auquel il peut être payé.*

6. — Eléments déterminatifs de la valeur des transports. Les éléments qui entrent dans la détermination de la valeur des transports étant trop divers, il est difficile de trouver une formule permettant de calculer cette valeur ; il est cependant des circonstances qui influent sur cette valeur : la première est la distance. La valeur d'un transport entre deux points A et B sera, en général, d'autant plus grande que la distance entre A et B sera plus considérable, mais néanmoins la valeur d'un transport ne croit presque jamais en proportion mathématique de la distance ; si elle est normalement plus grande à 800 kilomètres qu'à 100 kilomètres, il n'y a pas de raison pour qu'elle soit justement huit fois plus grande ; la vente à grande distance serait impossible, si le coût du transport devait croître proportionnellement aux parcours à effectuer.

La seconde circonstance qui exerce une influence générale sur la valeur des transports, est la valeur de la marchandise transportée ; les marchandises qui peuvent payer cher les transports sont ordinairement celles qui ont beaucoup de valeur (1).

7. — Du prix de revient en matière de transport. En regard du prix maximum constitué par la valeur qu'a chaque transport pour celui qui le paye, il faut placer, dit M. Colson dans son livre *Transports et Tarifs*, le prix minimum que l'entreprise, à laquelle l'envoi est confié, a besoin d'encaisser pour n'être pas en perte. Ce prix représente la dépense qu'il faut faire pour effectuer le transport en question, autrement dit son prix de revient qui comprend les frais de traction, les salaires du personnel, les intérêts de l'amortissement des capitaux engagés ; ce prix de revient — ou taxe de transport — est formé, pour les chemins de fer, de deux éléments distincts :

un *droit de péage* — qui représente environ les 2/3 de la taxe totale — correspondant au capital d'établissement de la voie ferrée et à ceux des frais généraux qu'exigent l'entretien et l'administration de cette voie ;

un *prix de transport* — il représente le 1/3 environ de la taxe totale — correspondant uniquement aux frais généraux de l'exploitation proprement dite du chemin de fer, tout en laissant un léger bénéfice.

---

(1) Lorsque, sur une ligne, les Compagnies ont eu pendant un certain temps des recettes rémunératrices, elles envisagent isolément la tonne qui vient fortifier le courant déjà établi ; elles laissent à la charge du trafic préexistant les charges d'exploitation de la ligne et évaluent le prix de revient du transport de la *tonne en sus* au surcroît de frais occasionnés par l'adjonction de cette tonne aux autres marchandises.

Le droit de péage représente donc la somme jugée nécessaire pour indemniser le chemin de fer de ses dépenses pour l'établissement de la ligne et son entretien ; le prix de transport est la rémunération du voiturier. Cette distinction est demeurée théorique ; elle avait été établie pour le cas où le Gouvernement aurait accordé à une Compagnie, autre que le concessionnaire, le droit d'exploiter la ligne : le concessionnaire aurait profité du péage, la Compagnie exploitante n'aurait conservé que le prix de transport.

8. — Contrat de transport. Le contrat de transport, dès qu'il est formé, engendre pour les parties contractantes des droits et des obligations réciproques. Il a pour effet, en ce qui concerne le voiturier, *d'obliger celui-ci à veiller à la conservation des personnes ou des choses qui lui sont confiées et à les rendre au lieu de destination par le mode et dans le délai convenus ; il oblige le voyageur ou le propriétaire des marchandises à payer au voiturier le prix fixé pour le transport.* Ce prix résulte, en ce qui concerne les chemins de fer, d'un tarif homologué par l'Administration Supérieure, et par suite applicable à tous ; il est fixé de gré à gré pour le roulage, la batellerie et la navigation maritime.

Il s'agit donc surtout pour le chemin de fer d'un contrat impératif, et ce à raison des obligations qui lui incombent ; car il ne suffit pas en effet que le voiturier ait préservé, par ses bons soins, la chose transportée de toute destruction ou détérioration, de telle sorte qu'il puisse, au lieu et à la personne indiqués, remettre identiquement l'objet qui lui a été confié, il faut encore que cette remise soit effectuée dans le délai imparti. Il en résulte que — sauf cas de force majeure ou vice propre de la chose (1) — toutes les fois que ces conditions ne se trouvent pas réunies et que pour une raison ou pour une autre le voiturier ne peut pas rendre à qui de droit, en temps et lieu convenus, et en bon état, l'objet même qui lui a été confié, il y a inexécution du contrat de la part du transporteur et sa responsabilité se trouve engagée.

Lorsque le voiturier ne peut représenter l'objet qui lui a été confié, on dit qu'il y a *perte totale* ; si sur un envoi composé de plusieurs colis il n'en représente qu'une partie, on dit dans ce cas qu'il y a *perte partielle* ; lorsqu'un objet est représenté en mauvais état ou avec des détériorations on dit qu'il y a, suivant le cas, *avarie*, *perte* ou *manquant* (non de colis comme ci-dessus mais de marchandise) ; enfin, lorsque l'objet est représenté en bon état mais après l'expiration du délai légal de livraison, on dit qu'il y a *retard*.

L'obligation dérivant du contrat de transport pour la partie autre que le transporteur consiste, avons-nous dit, à payer le prix convenu du transport (ce que le code de commerce appelle : le prix de la voiture) Cette convention, en ce qui concerne le prix, peut être « expresse ou tacite » suivant que le prix a été fixé entre les parties (c'est le cas notamment pour les transports par roulage et par batellerie) ou suivant qu'il résulte de

(1) Voir I, note 187, ce qu'on entend par force majeure et vice propre.

l'application de tarifs arrêtés et publiés à l'avance (c'est le cas pour les transports par voies ferrées).

L'expéditeur, celui qui remet l'objet au transport, ou le destinataire, celui à qui cet objet est délivré à l'expiration du contrat, n'est pas seulement tenu de payer au voiturier le prix principal débattu de gré à gré ou fixé à l'avance pour le transport, il doit en outre indemniser le voiturier des frais et dépenses accessoires que celui-ci a été obligé de faire à l'occasion de l'objet transporté : frais éventuels de réparation, frais de magasinage, de chargement, de déchargement, etc., et le cas échéant, suivant la nature de la marchandise et suivant la provenance ou la destination de l'envoi : frais de douane, de régie et d'octroi. Le remboursement de tous ces frais est dû au voiturier, de même que le payement du prix principal, dont ces dépenses forment l'accessoire inséparable.

Le contrat de transport prend fin par la remise de la chose transportée et par le payement des frais dus, si ce payement n'a pas été effectué par l'expéditeur.

9. — Qu'est-ce qu'un chemin de fer ? On appelle chemin de fer, d'après le dictionnaire de l'Académie « *un chemin de communication dont la voie est formée par deux lignes parallèles de barres de fer scellées dans des soubassements de pierre, et sur lesquelles les chariots garnis de roues en fonte roulent avec très peu de frottement, de manière à économiser la force motrice.* » Au point de vue technique, cette définition laisse certainement quelque peu à désirer et ne concorde plus avec les procédés actuels de construction : elle suffit cependant à donner une idée de ces routes d'une nature particulière qu'on nomme les chemins de fer lesquels ont pris en peu d'années un grand développement chez tous les peuples d'une civilisation avancée.

Un chemin de fer (1) est une machine créée pour surmonter un obstacle d'une nature particulière ; cet obstacle, qui s'oppose aux échanges rapides, aux relations fréquentes, qui éloigne le producteur du consommateur, sépare les peuples et les nations, c'est la *distance*.

Dans tout système mécanique au moyen duquel on se propose d'atteindre un but déterminé trois éléments concourent à l'accomplissement du travail. En premier lieu et quelle que soit la source d'où elle provienne, apparaît la *puissance* qui engendre la force et le mouvement, puis viennent les *organes de transmission* par lesquels cette puissance se transforme de manière à s'adapter convenablement au troisième terme, c'est-à-dire à *l'outil* chargé d'effectuer directement le travail utile.

Comme toute machine complète le chemin de fer présente ces trois éléments caractéristiques : la puissance c'est le capital : par lui, tout se transforme, se meut, fonctionne. L'ensemble de la superstructure représente la série des organes transmissibles de la puissance : tels sont les terrains, sur lesquels reposent la voie et ses dépendances, les terrassements,

(1) Emile Level, *Chemins de Fer d'intérêt local.*

les ouvrages d'art destinés à supporter les rails. Enfin, la locomotive et le rail dont les fonctions sont communes, constituent l'outil, l'instrument dont la mission est d'opérer le travail de transport, qui consiste à prendre les personnes et les choses et à les déposer à tel ou tel nombre de kilomètres de leur point de départ.

*10. — **Du rôle des chemins de fer.*** Partout, dit M. Cotelle dans son *Traité de Droit administratif*, on apprécie l'influence des chemins de fer sur l'agriculture, l'exploitation minérale, les manufactures et sur le commerce. Partout on est jaloux de faire arriver les produits du sol de chaque pays sur les marchés et dans les places de grande consommation, et de faciliter les exportations au loin. La puissance militaire en profite également et se décuple par une facilité de mouvement bien plus grande pour les troupes, pour leur concentration, leur ravitaillement en vivres et munitions de toutes sortes.

Déjà en 1833, au moment où le Gouvernement demandait l'inscription au budget d'un crédit de 500.000 francs pour études de chemins de fer, un député, M. de Bérigny, montrait dans un rapport déposé sur la question comment était compris le rôle des chemins de fer :

« L'importance du chemin de fer est incontestable surtout si on les établit convenablement ; car les distances considérables disparaîtraient pour ainsi dire. L'unité de la France que les étrangers admirent et qui fait notre force serait plus assurée ; les voyages se multiplieraient, les connaissances s'étendraient, les préjugés s'effaceraient, les peuples de nos anciennes provinces, continuellement en rapport entre eux, étendraient leurs affections au-delà du pays qui les a vus naître et bientôt il n'y aurait plus réellement qu'une patrie. »

Et plus tard en 1838, au moment de la discussion au Parlement à propos du programme général de l'établissement des chemins de fer sur la question de savoir s'il convenait d'en confier l'exécution à l'industrie privée, M. Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, en donnant son avis dans l'exposé des motifs d'un projet de loi déposé le 15 février 1838 par le Ministre des Travaux Publics, s'exprimait ainsi sur le rôle des chemins de fer :

« Aujourd'hui, plus que jamais, les hommes cherchent à multiplier leurs relations, à franchir les distances, à se rapprocher les uns des autres ; le déplacement des personnes est devenu l'un des besoins de l'époque ; c'est surtout à cette nécessité sociale que les chemins de fer sont destinés à pourvoir et l'on peut les regarder comme l'expression incontestable d'une civilisation avancée.

« Indépendamment d'ailleurs du mouvement des personnes, il est une foule de denrées qui ne s'accommodent pas de la voie lente, souvent irrégulière et quelquefois interrompue de la navigation ; les chemins de fer répondent merveilleusement à ce nouveau besoin de la société ; ils créent pour les hommes et pour les choses une rapidité de circulation jusqu'alors incon-

nue ; en quelques instants, ils portent du centre aux extrémités le mouvement et la vie ; et les extrémités, à leur tour, renvoient au cœur de l'Etat le mouvement et la vie qu'elles en ont reçus.

« Les chemins de fer sont assurément, après l'imprimerie, l'instrument de civilisation le plus puissant que le génie de l'homme puisse créer, et il est difficile de prévoir et d'assigner les conséquences qu'ils doivent un jour produire sur la vie des nations.

« Mais ce n'est pas seulement comme moyen de civilisation que es chemins de fer doivent exciter notre attention : ils sont appelés aussi à rendre de grands services sous le rapport commercial et industriel. Tout ce qui peut contribuer à étendre et à multiplier les relations des hommes entre eux, à faciliter les transports des matières premières sur les lieux de production, et des produits fabriqués sur les lieux de consommation, est un élément certain de prospérité. A ce titre les chemins de fer sont aussi destinés à favoriser les progrès du commerce et de l'industrie.

« Enfin, sous le rapport politique, les chemins de fer exerceront aussi une haute influence sur les relations de la France avec les pays qui l'avoisinent : qui peut dire quelle révolution dans les systèmes militaires des pays continentaux, ces communications nouvelles sont appelées à produire, un jour, lorsqu'il sera possible de transporter en peu d'instants, d'une extrémité à l'autre du royaume, des armées tout entières avec le matériel de guerre qui leur est nécessaire ? »

Le chemin de fer est aujourd'hui une voie de communication de première nécessité. Un Etat qui n'en aurait pas serait semblable « à ce qu'était jadis un pays sans routes ; il ne pourrait avoir ni commerce, ni industrie, puisqu'il n'aurait pas de débouchés ; c'est n'avoir pas de débouchés en effet, que d'être réduit à une viabilité rudimentaire où les transports seraient d'une interminable lenteur. » M. Bathie (*Traité de Droit public*).

Il est donc superflu d'insister davantage sur l'importance que les chemins de fer ont prise au point de vue économique notamment ; non-seulement tous les auteurs la proclament à l'envi, en constatent chaque jour les effets, mais encore tous les individus, même les plus ignorants, la sentent pour ainsi dire, sans qu'il soit besoin d'aucun effort de réflexion.

11. — Historique succinct des chemins de fer. L'origine des chemins de fer est ainsi décrite par M. Bois dans son ouvrage sur les chemins de fer français :

« Les chemins de fer ont commencé par être des chemins de bois. Pour exploiter les forêts situées sur de hautes montagnes, on établissait deux longrines inclinées suivant la pente, et les arbres exploités glissaient de haut en bas, comme sur des montagnes russes. Plus tard, on a recouvert de fonte ou de fer ces bandes longitudinales. En 1649, on se servait de ce qu'on appelait des chemins à ornières ; pour le service des mines de houille de Newcastle, on les fit en bois et à ornières saillantes pour diriger le mouvement des roues ; le moteur est encore le cheval. Plus tard, en 1757, on remplaça le bois par la fonte dans les houillères de Sheffield ; puis l'idée de se servir de la vapeur comme moyen de traction apparut, mais sans aboutir à des résul-

tats pratiques. Dès 1759, le Dr Robinson, de Glasgow, proposa d'employer la vapeur pour faire mouvoir les roues d'un chariot; en 1769, à Paris, un inventeur du nom de Peugnot, exécuta un chariot mu par la vapeur; d'autres essais furent faits par Watt, en 1784; en 1804 on vit apparaître près de Newcastle, sur un chemin de fer, des locomotives fort imparfaites encore il est vrai. Ce n'est en réalité qu'après 1830, après l'invention de la chaudière tubulaire et les découvertes de Séguin et de Stephenson que l'on put réellement utiliser les locomotives. »

En France, l'usage des chemins sur rails en bois avait pénétré, notamment dans les houillères d'Anzin en Flandre, et les mines de Poullaouen en Bretagne ; toutefois, ce n'est qu'en 1823 que l'industrie des chemins de fer a fait son apparition. Le premier chemin de fer qui ait été concédé est celui de la ligne d'Andrézieux à Saint-Etienne, dans la Loire ; il a fait l'objet d'une ordonnance royale du 26 février 1823 qui débutait ainsi :

« *Attendu que le commerce et l'industrie retireront de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille que fournit en abondance la contrée qu'il doit traverser.* »

La ligne fut ouverte le 1er octobre 1828 sur une longueur de 21 kilom. non compris les embranchements reliant les exploitations, au total 23 kilom. ; la traction y était faite avec des chevaux. Ce n'est qu'en 1832 que la traction par locomotive fut essayée en France sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon ; des voyageurs furent admis sur cette ligne.

Le premier chemin de fer partant de Paris, celui de Saint-Germain, fut concédé en 1835 et inauguré le 21 août 1837 ; le train fit le trajet (20 kilom.) en 25 minutes.

L'histoire des chemins de fer se divise en quatre phases : la phase originelle, celle de la construction des lignes principales, celles du développement des grandes Compagnies et enfin la phase de l'achèvement du réseau.

La première période (1823-1842) est caractérisée par l'absence de toute méthode, on discute et on tâtonne.

La deuxième période (1842-1859) commence avec la loi organique du 11 juin 1842 laquelle joue un rôle considérable dans l'histoire du réseau français en ce sens qu'elle détermina sur quelles directions les chemins de fer seraient ouverts (1), à quelles conditions seraient soumis le réseau des voies de communication, par quel moyen on arriverait à l'exécuter et à mettre le pays en possession des avantages qu'il devait produire, étant entendu (art. 9) que des règlements d'administration publique auraient à déterminer les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances ; la loi du 15 juillet 1845 (*voir I, note 22*) et l'ordonnance

(1) *Art. 1er.* Il sera établi un système de Chemins de fer partant de Paris et se dirigeant : sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes ; sur l'Angleterre, par un point du littoral de la Manche à déterminer ultérieurement ; sur la frontière d'Allemagne par Strasbourg ; sur la Méditerranée par Lyon, Marseille et Cette ; sur l'Océan par Bordeaux et par Nantes.

du 15 novembre 1846 (*voir I, note 22*) furent prises en conformité de la loi de 1842.

Le système adopté fut celui de la construction par l'Etat et de l'exploitation par des Compagnies concessionnaires.

La troisième période commence en 1859. De grandes Compagnies ont été constituées par la fusion de petites lignes. A ces Compagnies l'Etat, par la garantie d'intérêts (*voir I, note 14*) prête son propre crédit. Il obtient d'elles, en retour, la construction d'un deuxième réseau, c'est-à-dire d'une série de lignes rattachant aux grandes artères tous les centres importants.

La dernière période, commence avec la Convention Raynal en 1883 (*voir I, note 13*) ; c'est celle de l'exécution du plan Freycinet qui a couvert la France de chemins de fer en faisant de la garantie d'intérêts un usage de plus en plus large.

12. — Monographie du réseau ferroviaire français d'intérêt général.

Est. — Cette compagnie a été fondée par ordonnance royale du 17 décembre 1845 modifiée par décrets des 21 janvier 1854 et 21 juillet 1866. Le capital social de 292 millions est représenté par 584.000 actions émises à 500 fr.

Le cours moyen des actions était :

En 1856 de.	826 fr.
— 1861 de.	584
— 1871 de.	479
— 1881 de.	800
— 1891 de.	906
— 1901 de.	1081

Au 1er juillet 1911 le cours était de. .	875 fr.
— 1er juillet 1914 — . .	900
— 1er juillet 1917 — . . .	770

La concession expire le 26 novembre 1954.

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1849-1852.	Paris à la frontière allemande vers Strasbourg.
1850.	Paris à Vincennes.
1856-1858.	Paris à la frontière allemande vers Mulhouse.
1857.	Reims à Laon.

Ce réseau établit les relations entre la France et l'Allemagne soit par le Luxembourg soit par l'Alsace-Lorraine.

Les trois lignes principales sont :

Paris, Epernay, Mézières.
Paris, Epernay, Nancy, Avricourt.
Paris, Troyes, Belfort.

Au 1er janvier 1914, la Compagnie de l'Est exploitait un ensemble de 5030 kilomètres.

Nord. — La Compagnie du Chemin de fer du Nord a été constituée par ordonnance du 18 septembre 1845.

Le fonds social a été fixé primitivement à 200 millions divisés en 400.000 actions de 500 fr. émises au pair et dont le capital a été définitivement fixé à 400 fr. par le décret du 19 février 1852. Par décret du 30 juin 1857, le nombre de ces actions a été porté à 525.000, par la création de 125.000 actions nouvelles qui ont été émises à 575 fr. par souscription exclusivement réservée aux 400.000 actions primitives dans la proportion de 5/16es d'actions nouvelles pour une ancienne et le capital social s'est ainsi élevé à 210 millions, divisé en 525.000 actions de 400 fr.

Le cours moyen des actions était :

En 1860 de.	979 fr.
— 1870 de.	945
— 1880 de.	1737
— 1890 de.	1850
— 1900 de.	2292

Au 1er juillet 1911 le cours était de. .	1640 fr.
— 1er juillet 1914 — . .	1730
— 1er juillet 1917 — . .	1320

La concession expire le 31 décembre 1950.

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1842-1848. Paris à la frontière belge.
1847-1848. Amiens à Boulogne.
1848-1849. Lille à Calais et Dunkerque.

Ce réseau établit les relations entre la France et la Belgique et l'Angleterre ; il exploite les lignes suivantes reliées entre elles par des voies transversales :

Paris au Tréport, Paris à Calais, Paris à Dunkerque.
Paris à Lille, Paris à Maubeuge, Paris à Hirson.
Au 1er janvier 1914, le Nord exploitait 3840 kilomètres.

Midi. — Le réseau du Midi a été constitué par ordonnance du 6 novembre 1852 ; les statuts, approuvés par la dite ordonnance, ont été modifiés en 1856, 1868, 1870 et 1898

Le capital social de 125 millions est représenté par 250.000 actions émises à 500 fr.

Le cours moyen des actions était :

En 1860 de.	508 fr.
— 1870 de.	620
— 1880 de.	997
— 1890 de.	1262
— 1900 de.	1322

Au 1er juillet 1911	le cours était de. .	1032 fr.
— 1er juillet 1914	— . .	1100
— 1er juillet 1917	— . .	910

La concession expire le 31 décembre 1860.

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1841-1857.	Bordeaux à Arcachon.
1854-1855.	Lamothe à Bayonne.
1855-1857.	Bordeaux à Cette.
1858.	Narbonne à Perpignan.
1861-1867.	Toulouse à Bayonne.

Ce réseau établit les relations entre la France et l'Espagne et le Portugal ; les deux principales lignes exploitées sont celles de Bordeaux à Cette et de Bordeaux à Bayonne.

Au 1er janvier 1914, le Midi exploitait 4030 kilomètres.

Orléans. — La Compagnie du chemin de fer d'Orléans a été constituée en 1838 et autorisée par ordonnance royale du 13 août 1838. Mais la constitution actuelle du réseau ne remonte qu'à 1852, date à laquelle les Compagnies de Paris à Orléans, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes et des Chemins de fer du Centre fusionnèrent sous le nom de Compagnie d'Orléans.

Le capital social de 300 millions est représenté par 600.000 actions émises à 500 fr.

Le cours moyen des actions était :

En 1865 de.	854 fr.
— 1870 de.	920
— 1880 de.	1219
— 1890 de.	1451
— 1900 de.	1741

Au 1er juillet 1911	le cours était de. .	1224 fr.
— 1er juillet 1914	— . .	1300
— 1er juillet 1917	— . .	1110

La concession expire le 31 décembre 1956.

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1840-1843.	Paris à Orléans.
1846.	Orléans à Tours.
1847.	Orléans à Vierzon.
1848-1851.	Tours à Nantes.
1851-1853.	Tours à Bordeaux.
1858.	Tours au Mans.

Les lignes principales sont : Paris-Bordeaux, Paris-Nantes et Paris-Toulouse.

Au 1er janvier 1914, l'Orléans exploitait 7470 kilomètres,

P. L. M. — La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été constituée par décret du 3 juillet 1857 au capital de 400 millions de francs représenté par 800.000 actions émises à 500 fr.

Le P. L. M. a été formé par la fusion, en une seule société, sous la dénomination de Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

1° de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon (décret du 20 mars 1852).

2° de la Compagnie du Chemin de fer de Lyon à Marseille (convention du 19 juin 1852).

Le P. L. M. absorba par la suite diverses autres Compagnies : la Compagnie des Chemins de fer du Dauphiné, celle du Chemin de fer de Bessèges à Alais, la Compagnie du Chemin de fer Victor-Emmanuel, la Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est.

La concession expire le 31 décembre 1958.

Le cours moyen des actions était :

En 1861 de.	967 fr.
— 1865 de.	900
— 1870 de.	910
— 1880 de.	1336
— 1890 de.	1437
— 1900 de.	1836

Au 1er juillet 1911 le cours des action était de. .		1160 fr.
— 1er juillet 1914	— . .	1230
— 1er juillet 1917	— . .	980

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1828-1834.	Roanne à Lyon par Saint-Etienne.
1839-1851.	Tarascon à Cette.
1847-1851.	Lyon à Marseille.
1849-1856.	Paris à Lyon.
1855-1858.	Dijon à Belfort.
1856-1959.	Lyon à Genève.

Le réseau P. L. M. établit les relations de la France avec la Suisse, l'Italie et les pays d'Outre-Mer.

Les principales lignes sont celles de Paris-Marseille, Paris-Cette, Paris-Genève, Paris-Modane, Paris-Vallorbe.

Au 1er janvier 1914 le P. L. M. exploitait 9700 kilomètres.

Ouest. — La Compagnie de l'Ouest a été constituée par décret du 16 juin 1855, au moyen de la fusion de plusieurs Compagnies : celle de Paris à Rouen (ordonnance du 28 juin 1840), celle de Rouen au Havre (ordonnance du 29 janvier 1843), celle de l'Ouest (décret du 27 janvier 1852), celle de Paris à Saint-Germain (ordonnance du 4 novembre 1835) et enfin celle de Paris à Caen et à Cherbourg (décret du 11 septembre 1852).

Le capital social était de 150 millions représenté par 300.000 actions émises à 500 fr.

Le cours moyen des actions était :

En 1856 de.	897 fr.
— 1861 de.	535
— 1871 de.	509
— 1881 de.	855
— 1891 de.	1038
— 1901 de.	1050

Au 1er juillet 1911 le cours des actions de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (celle-ci a été rattachée à l'Administration du Chemin de fer de l'Etat par la loi du 19 décembre 1908) était de 930 fr.

Au 1er juillet 1914 le cours des actions était de 870 fr.
— 1er juillet 1917 — 700

La concession expirait en fait le 31 décembre 1956 ; depuis le 1er janvier 1884 l'Etat avait le droit de rachat.

Les premières lignes construites sont celles ci-après :

1837. Paris à Saint-Germain.
1839. Paris à Versailles rive droite.
1840. — rive gauche.
1843. Paris à Rouen.
1847. Paris au Havre.

Ce réseau établit les relations entre la France et l'Angleterre. Ses deux principales lignes sont celles de Paris au Havre et de Paris à Brest.

Au 1er janvier 1914 l'ancienne Compagnie de l'Ouest exploitait 6040 kilomètres.

Etat. — Le réseau des Chemins de fer de l'Etat a été constitué par la loi du 18 mai 1878 autorisant le rachat par l'Etat de lignes concédées à diverses Compagnies.

Deux décrets en date du 25 mai 1878 réglèrent l'organisation et le fonctionnement du réseau des Chemins de fer de l'Etat constituant un service distinct confié, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, à un Conseil d'administration composé à l'époque de neuf membres nommés par le Président de la République.

Depuis le décret du 10 décembre 1895, portant réorganisation des Chemins de fer de l'Etat :

L'administration des Chemins de fer de l'Etat est confiée à un Directeur, relevant directement du Ministre des Travaux Publics, nommé par décret et investi de la plupart des pouvoirs attribués au Conseil d'administration par les décrets et arrêtés antérieurs. Le Directeur a sous ses ordres le personnel de tous les services. Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau des services sédentaires de la direction et de l'exploitation, sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade ou révoqués par

le Ministre des Travaux Publics sur la proposition du Directeur. Le Directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation de tous les autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction.

Le Directeur est assisté par un Conseil, dit *Conseil du Réseau de l'Etat*, dont il a la présidence et composé de dix membres nommés pour quatre ans, renouvelables par moitié tous les 2 ans au 1er janvier.

Le réseau est soumis aux lois, décrets et règlements applicables aux chemins de fer d'intérêt général. Il supporte les mêmes taxes et contributions que les réseaux concédés.

Les recettes et dépenses d'exploitation du réseau font l'objet d'un budget annexe au budget général de l'Etat (loi de finances du 29 décembre 1882). L'excédent des recettes sur les dépenses est versé au Trésor public.

Les premières lignes construites incorporées au réseau d'Etat sont celles ci-après :

1856-1857.	Saint-Benoît à La Rochelle et à Rochefort.
1866.	Nantes à La Roche-sur-Yon.
1866.	Les Sables d'Olonne à La Roche-sur-Yon.
1867.	Rochefort à Saintes.
1867.	Saintes à Angoulême.
1866-1868.	Nantes à La Possonnière.

Au 1er janvier 1914 le réseau de l'État exploitait 3020 kilom., ce qui avec les 6040 kilom. de l'ancien Ouest, porte le réseau d'État à 9060 kilom.

Chemin de fer de Ceinture.

A). **Petite Ceinture.** — Un décret du 10 décembre 1851 concéda aux Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du P. L. M., le Chemin de fer de Ceinture de Paris (rive droite) allant de Batignolles à Bercy 20 kilom. (y compris 3 kilom. pour le raccordement du chemin de fer aux abattoirs de la Villette) ; le Chemin de fer de Ceinture (rive gauche) (15 kilom.) fait partie du réseau de l'Ouest mais en fait est concédé également au Syndicat d'exploitation des deux Chemins de fer de Ceinture de Paris.

Le rapport adressé par le Ministre des Travaux Publics en 1851 disait notamment :

« L'établissement autour de Paris d'un Chemin de fer de ceinture destiné à relier les gares des lignes qui rayonnent de la Capitale vers les principaux points du territoire est une entreprise essentiellement nationale réclamée depuis longtemps par les intérêts commerciaux et militaires du pays.

« Les Compagnies concessionnaires des grandes lignes qui aboutissent à Paris ont compris que le commerce était en droit de réclamer d'elles les facilités qu'il trouve à Londres, à Berlin, à Bruxelles, qu'il obtiendra bientôt à Vienne, c'est-à-dire la possibilité de faire passer les marchandises d'un chemin sur un autre sans rompre charge en évitant les frais d'un camionnage onéreux et les déchets résultant de chargements et de déchargements multipliés.

« L'importance stratégique du chemin de fer de Ceinture n'est pas moins évidente ; aucune Compagnie ne possédant à elle seule le matériel suffisant pour effectuer avec rapidité le transport d'un corps de troupe tel que pourraient l'exiger, dans certains cas, les besoins du service intérieur et la défense du territoire, il est donc indispensable de créer le moyen de réunir sur une ligne le matériel d'une ou plusieurs autres et cette réunion ne peut s'obtenir qu'au moyen d'une communication établie entre elles par une voie de fer. »

B) **Grande Ceinture.** — La loi du 4 août 1875 déclara d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de Grande Ceinture autour de Paris (ou mieux du département de la Seine) — ce chemin dit de circonvallation empiète également sur le département de Seine-et-Oise, — et en concéda l'exploitation à un Syndicat représentant les Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et du P. L. M.

Ce chemin part de la gare des Matelots sur le Chemin de fer de l'Ouest à Versailles, passe par ou près Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Argenteuil, Dugny, Nogent-sur-Marne, Villeneuve-Saint-Georges, Palaiseau et rejoint le Chemin de fer de l'Ouest à la gare des Chantiers à Versailles, avec des raccordements sur les lignes principales rayonnant de Paris.

Son parcours est actuellement, avec les lignes complémentaires, de 142 kilomètres (y compris 31 kilomètres de parcours communs avec les grands réseaux).

Le décret du 11 novembre 1881 approuva les arrangements et le Traité spécial intervenus le 29 décembre 1880 entre les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du P. L. M. pour l'exploitation du Chemin de fer de Grande Ceinture et des deux Ceintures de Paris (rive droite et rive gauche).

Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture de Paris.

Le Syndicat est administré par huit personnes désignées par les Conseils d'Administration des quatre Compagnies le composant, parmi les membres des dits Conseils et à raison de deux administrateurs par Compagnie.

Le capital nécessaire à l'établissement du Chemin de fer de Grande Ceinture est formé par l'émission d'obligations spéciales émises avec la garantie solidaire des Compagnies syndiquées.

Syndicat du Chemin de fer de Ceinture de Paris.

Ce Syndicat est administré par dix personnes désignées par les Conseils d'Administration des cinq Compagnies le composant, parmi les membres des dits Conseils et à raison de deux administrateurs par Compagnie.

Le capital nécessaire à l'établissement du Chemin de fer de Ceinture rive droite est formé par les apports des Compagnies syndiquées.

Syndicat d'exploitation des deux Chemins de fer de Ceinture de Paris.

Le Syndicat d'Exploitation des deux Chemins de fer de Ceinture de Paris est formé par la réunion du Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture et du Syndicat du Chemin de fer de Ceinture de Paris, en vue de

l'exploitation en commun du Chemin de Grande Ceinture, du Chemin de Petite Ceinture rive droite et du Chemin de Petite Ceinture rive gauche.

Ce Syndicat est présidé par le Président du Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture ou, en son absence, par le Président du Syndicat du Chemin de fer de Ceinture de Paris.

13. — Conventions qui régissent les Chemins de fer. Nous avons vu *(I, note 11)* qu'en 1859 la fusion de petites lignes avec les grandes Compagnies avait donné au réseau français une impulsion nouvelle, garantie par des Conventions, et qu'en 1883 de nouvelles Conventions furent passées avec l'État pour l'exécution du plan Freycinet; il n'est donc pas sans quelque utilité de dire quelques mots de ces Conventions.

Conventions de 1859. — Les affaires des Compagnies de chemins de fer, fort brillantes depuis le commencement de l'Empire, n'échappèrent pas à une crise financière intense et générale qui se produisit à la fin de 1857. Le Gouvernement, qui venait de constituer les grandes Compagnies, avait besoin de consolider son œuvre en rassurant l'épargne sur l'avenir de ces Compagnies ; c'est le but que l'on atteignit par les Conventions de 1859.

L'exposé des motifs du projet de loi approuvant ces Conventions en donne l'économie :

« Les concessions de chaque Compagnie sont divisées, au point de vue de l'application de la garantie d'intérêt, en deux sections distinctes, qui sont définies d'une manière précise pour chaque Compagnie et qui sont désignées sous les noms d'ancien et de nouveau réseau ;

« les revenus de l'ancien réseau ne sont aucunement garantis ; les droits des tiers sont seulement réservés en ce qui concerne les garanties d'intérêt accordées par des actes antérieurs ;

« le nouveau réseau seul jouit, pendant 50 ans, d'une garantie d'intérêt, avec amortissement calculé au taux de 4 % ;

« toutefois, comme il est juste que le nouveau réseau profite de l'accroissement de trafic qu'il doit apporter aux concessions primitives, toute la portion du revenu de l'ancien réseau qui excédera un certain chiffre kilométrique déterminé pour chaque Compagnie sera attribué, comme supplément de recettes, au nouveau réseau et viendra couvrir, jusqu'à due concurrence, l'intérêt garanti par l'Etat;

« en compensation des avantages qui leur sont accordés, toutes les Compagnies s'engagent à partager avec l'Etat, à partir de l'année 1872, la portion de leur revenu qui excéderait un chiffre déterminé ;

« toutes les sommes que l'Etat aura pu verser, par application de la clause de garantie, lui seront remboursées, avec les intérêts à 4 %, dès que les produits du nouveau réseau auront dépassé l'intérêt garanti, et à quelque époque que cet excédent se produise. »

En résumé (1), le réseau de chaque Compagnie est divisé en deux

(1) Rapport de M. Sibille, député, au nom de la Commission du budget (exercice 1903).

parties : l'ancien réseau comprenant les lignes déjà en exploitation, le nouveau réseau devant se composer de lignes restant à ouvrir ; la garantie de l'État ne porte que sur le nouveau réseau, mais elle est atténuée par les excédents des produits de l'ancien réseau au-delà d'un chiffre déterminé qui constitue le revenu réservé.

Pour le calcul de la garantie, les charges annuelles qui doivent être supportées par le nouveau réseau en vue de la construction des lignes nouvelles sont évaluées à forfait à 4,65 % comprenant des intérêts à 4 % et un amortissement de 0,65 %. Si, une année, les ressources du nouveau réseau ne permettent pas de payer les frais d'exploitation et 4,65 % des frais de premier établissement, la Compagnie a le droit d'exiger de l'État les capitaux nécessaires pour combler le déficit, étant entendu que les sommes que l'État est appelé à verser doivent lui être remboursées avec les intérêts à 4 % dès qu'il y a excédent de ressources sur le nouveau réseau.

Les Conventions de 1859 ont obligé les Compagnies à tenir deux comptabilités bien distinctes, celle de l'ancien réseau et celle du nouveau, chaque comptabilité comportant deux comptes généraux : l'un de construction, ou de premier établissement, l'autre d'exploitation.

Les Conventions de 1859 furent remaniées à différentes reprises en 1863, 1868 et 1875 ; ces remaniements eurent pour objets principaux :

1° de concéder de nouvelles lignes demandées par les populations à mesure que la construction des lignes déjà concédées avançait ;

2° de retoucher la répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau « pour éviter, autant que possible, que les Compagnies eussent intérêt à diminuer les recettes du nouveau réseau au profit de l'ancien. »

Conventions de 1883. — En 1878, la situation financière était excellente ; cédant aux vœux des populations, M. de Freycinet, Ministre des Travaux Publics, dressa un vaste programme qui comprenait des travaux dans les ports, l'amélioration des fleuves, rivières et canaux et l'ouverture de nouveaux chemins de fer ; malheureusement une crise financière éclata à la fin de 1882 ; le krach de l'Union générale causa de nombreuses ruines, les recettes du Trésor diminuèrent et des déficits apparurent au lieu des excédents espérés et escomptés.

Le désir d'assurer la continuation et l'achèvement du plan Freycinet décida le Gouvernement (1) à demander le concours de l'industrie privée et le 22 février 1883, M. Jules Ferry, Président du Conseil des Ministres, fit devant les Chambres cette déclaration : « Nous allons ouvrir des négociations avec les grandes Compagnies de Chemins de fer dans le ferme espoir qu'il en sortira des conventions équitables, respectueuses des droits de l'État et qui faciliteront l'exécution des grands travaux publics sans charger à l'excès notre crédit. »

La combinaison à laquelle le Gouvernement s'arrêta consistait à subs-

(1) Rapport de M. le député Sibille, déjà cité.

tituer les Compagnies à l'Etat pour la construction des lignes nouvelles, dites lignes du troisième réseau. Les Compagnies devaient avancer à l'Etat les capitaux nécessaires à l'exécution des travaux et être remboursées par annuités. Des conventions nouvelles avec les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans, de P. L. M. et du Midi furent signées par M. Raynal, Ministre des Travaux Publics, et soumises aux Chambres ; elles furent approuvées par les lois du 20 novembre 1883.

En réalité, les Conventions de 1883 ont été faites pour assurer, avec le concours financier des grandes Compagnies, la construction de lignes peu productives réclamées par les populations intéressées ; contrairement à une erreur trop répandue — n'a-t-on pas qualifié ces Conventions de scélérates et voulu mettre en accusation celui qui les avait signées au nom de l'Etat — les clauses relatives à la garantie d'intérêts ont seulement modifié certaines règles admises en 1859 en obligeant l'Etat à effectuer des *avances* productives d'intérêt et non à distribuer des subventions.

Voici les grandes lignes de la Convention-type et qui servit de modèle à celles passées avec les autres Compagnies :

Les lignes du 3e réseau comprises dans la région de la Compagnie P. L. M. forment un ensemble de 3000 kilomètres environ. La Compagnie reçoit la concession de 2000 kilomètres dont 1400 constitués par des lignes expressément dénommées et 600 à choisir parmi les 1000 kilomètres restants. La Compagnie contribuera aux dépenses, en fournissant sur la superstructure (*voir I, note 24*) une somme de 25.000 fr. par kilomètre, et en outre le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des gares ; c'est un sacrifice approximatif de 50.000 fr. par kilomètre, soit pour les 2000 kilomètres concédés, d'une centaine de millions.

Chaque année, l'Etat paiera l'intérêt et l'amortissement des sommes correspondantes à l'exercice précédent, au taux moyen réel des emprunts contractés, déduction faite, pour chaque kilomètre, de la quote-part indiquée ci-dessus comme incombant à la Compagnie.

Le même principe fut appliqué aux six Compagnies, celles d'entre elles qui devaient à l'Etat des sommes en garantie d'intérêt par application des conventions de 1859 s'engageant à rembourser ces avances en travaux de construction des lignes nouvelles.

L'exploitation de ce troisième réseau (1) restait à la charge des Compagnies, les insuffisances de la période de construction étant portées au compte de premier établissement ; mais le mode de comptabilité des six Compagnies se modifiait complètement : l'ancien et le nouveau réseau cessent de faire l'objet de comptes distincts ; il n'y a plus qu'un compte commun pour l'ensemble des lignes composant le réseau de chaque Compagnie ; la garantie de l'Etat s'applique aux insuffisances de produits du nouveau réseau, quand ces insuffisances ne sont pas couvertes par le déversoir, c'est-à-dire par l'excédent des produits nets de l'ancien réseau.

(1) *Histoire des Grandes Compagnies.* Ed. Théry.

Les Conventions prévoient, pour chaque Compagnie, un certain revenu net, correspondant à un dividende réservé, au-delà duquel doit commencer le partage des bénéfices entre les Compagnies et l'Etat. Mais ce partage qui, aux termes des anciens contrats, devait être fait par moitié entre l'Etat et les Compagnies, d'après les conventions nouvelles doit être fait sur le pied de 2/3 pour l'Etat et de 1/3 pour les Compagnies.

En 1860 le réseau d'intérêt général en exploitation comprenait :

(En chiffres ronds)		9.400 kilom.
En 1864		13.000 »
» 1869		17.000 »
» 1876	à la suite des conventions de 1859	20.000 »
» 1879		23 000 »
» 1884		29.000 »
En 1890		33.000 kilom.
» 1893	à la suite des conventions de 1883	36.000 »
» 1910		40.000 »

En 50 ans, le réseau d'intérêt général a donc augmenté de 31.000 kilomètres.

14. — Garantie d'intérêts. Par les conventions de 1883, l'Etat a garanti aux Compagnies, en échange des sacrifices considérables imposés pour la construction de lignes peu productives du troisième réseau, un minimum de recettes nettes leur permettant de faire face à l'intérêt et à l'amortissement de leurs obligations et de distribuer à leurs actionnaires un dividende déterminé (1). A la fin de chaque exercice, quand les recettes nettes ne permettent pas d'atteindre ces résultats, les Compagnies font appel à la garantie, c'est-à-dire réclament le montant des insuffisances à l'Etat qui leur en fait l'*avance* à raison de 4 % d'intérêt simple.

Par application des conventions de 1859 (2), les Compagnies de l'Etat, de l'Orléans, du Midi et de l'Ouest demandèrent, de 1872 à 1880, des avances à l'Etat ; en 1881 et 1882, les Compagnies de l'Est, de l'Orléans, du Midi effectuèrent des remboursements et seule la Compagnie de l'Ouest continua à réclamer des avances. En 1883, les comptes de la garantie d'intérêts établissaient au profit de l'Etat les créances suivantes (en chiffres ronds) :

Est.	150.637.000 francs
Orléans	209.671.000 —
Midi	34.387.000 —
Ouest.	240.695.000 —

L'Etat fit à l'Ouest abandon d'une partie de sa créance et consentit à réduire la dette de cette Compagnie à 160 millions. Les Compagnies de l'Est, de l'Orléans, du Midi et de l'Ouest payèrent les dettes contractées envers l'Etat en exécutant des travaux de construction de lignes nouvelles.

---

(1) Nord 51 fr. ; — Est 35,50 ; — Ouest 38,50 ; — Orléans 56 ; — P.L.M. 55 ; — Midi 50.
(2) Rapport de M. le Député Sibille.

Actuellement, les comptes des garanties d'intérêts ne comprennent donc plus que les avances faites par application des conventions de 1883.

L'exploitation du réseau du Nord a donné des résultats tels qu'il n'a pas, de 1884 à 1914, fait appel à la garantie d'intérêts.

En 1887 et 1888, les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et de P. L. M. demandèrent à la garantie : 65.565.000 fr. en 1887 et 61.551.000 en 1888 ; en 1889, le P. L. M. remboursa 1.147.000 fr. et les autres Compagnies ne demandèrent que 27.540.000 fr.

Pour les cinq années qui suivirent, les demandes des cinq Compagnies (Est, Ouest, P. O., P. L. M., Midi), s'élevèrent à :

1890	50.253.000 fr.
1891.	53.150.000
1892.	81.969.000
1893.	91.831.000
1894.	73.856.000

Pour l'exercice 1895, le P. L. M. n'a pas eu recours à la garantie et les quatre autres Compagnies ne demandent que 49.561.000 fr.

Dans les années 1896 et 1897, trois Compagnies (Est, Ouest, Midi) réclament 31.253.000 fr. et 19 076.000 fr. En 1896, le P. L. M. au contraire verse 5.715.000 fr. en atténuation de sa dette.

Par convention du 17 mai 1897 approuvée par la loi du 27 janvier 1898, la Compagnie P. L. M. remboursa intégralement les sommes qu'elle avait reçues de l'Etat à titre de garantie d'intérêts et qui s'élevaient, intérêts compris, à 150.857.000 fr., la Compagnie abandonnant à l'Etat les sommes avancées par elle pour la construction du réseau de 1883.

La Compagnie de l'Est, pour l'exercice 1898, toucha au titre de la garantie d'intérêts 2.460.000 fr. mais remboursa après 1899 la somme de 4.352.000 fr. et après 1900, celle de 10.568.000 fr. Le P. O. avant de faire appel au concours de l'Etat versa en atténuation de sa dette :

Pour l'exercice	1898	une somme de	3.400.000 fr.
—	1899	—	3.000.000
—	1900	—	800.000

Les Compagnies de l'Ouest et du Midi continuant à invoquer le bénéfice de la garantie d'intérêts reçurent :

Pour 1898	Ouest	8.200.000 fr.	Midi	1.500.000 fr.
— 1899	Ouest	6.900.000	Midi	1.000.000
— 1900	Ouest	12.000.000	Midi	2.000.000

Le compte courant de la garantie d'intérêts au 31 décembre 1901 faisait ressortir les dettes suivantes des grandes Compagnies (intérêts compris).

Est	205.564.000 fr.
Ouest.	301.374.000
P. O..	200.284.000
Midi	232.166.000

Au 31 décembre 1913, ce compte s'élève à :

Est . . .	259 676 fr. (1)	617.343.806 fr.
P. O. . . .	280.173.667	
Midi . . .	336.910.463	

Rappelons que l'Ouest fut racheté par l'Etat en 1908.

Voici les variations de la garantie d'intérêts pour les trois dernières années en ce qui concerne l'Est, le P. O. et le Midi :

	1914	1915	1916	TOTAUX
Est.	62.585.000 f. (47 °/₀)	87.731.000 f. (70 °/₀)	49.322.000 f. (48 °/₀)	199.638.000 fr.
P. O.	51.243.000 (38 °/₀)	19.868.000 (16 °/₀)	24.200.000 (23 °/₀)	95.311.000
Midi.	19.690.000 (15 °/₀)	17.407.000 (14 °/₀)	30.102.000 (29 °/₀)	67.199.000
	133.518.000 f.	125.006.000 f.	103.624.000 f.	362.148.000 fr.

Le Nord a imputé au compte de premier établissement pour les trois années considérées 260.880.000 fr. et le P. L. M. 23.830.000 fr.

	1914	1915	1916	TOTAUX
Nord.	57.490.000 fr.	106.610.000 fr.	96.780.000 fr.	260.880.000 fr.
P. L. M.	14.550.000	380.000	8.900.000	23.830.000
	72.040.000 fr.	106.990.000 fr.	105.680.000 fr.	284.710.000 fr.

et ce aux termes de l'art. 20 de la loi du 26 décembre 1914, qui s'applique au Nord et au P. L. M., Compagnies à l'égard desquelles la garantie d'intérêts finissait en 1914. Ces Compagnies sont autorisées pour les exercices 1914 et suivants, jusques et y compris l'exercice qui suivra celui au cours duquel la paix aura été conclue, à porter à leur compte de premier établissement la somme nécessaire pour couvrir tout ou partie de l'insuffisance que laisserait le résultat du compte d'exploitation.

15. — Réseau français. Diverses catégories de chemins de fer. L'essor économique d'un grand pays est intimement lié au développement de son réseau ferré ; c'est là une vérité de simple bon sens qui a trouvé partout une vérification éclatante.

Mais aux phases successives de ce développement répondent des modalités diverses dans la construction des voies ferrées. Dans le premier effort, on se préoccupe de réunir par le rail les grandes villes ou les centres intenses d'industrie et de créer ainsi dans le pays les grands courants de transport par où la vie économique d'une région ira s'épanouir vers d'autres régions ou jusqu'à l'étranger.

e faisant, on obéit à la double préoccupation de satisfaire aux besoins les plus pressants, les plus immédiats et aussi de créer des instruments de transport à grande capacité et à rendement élevé, constituant par eux-mêmes des affaires très rémunératrices. C'est là l'ossature du réseau d'intérêt général.

Puis, dans une seconde phase, ce réseau se complète d'un certain nombre de lignes répondant encore à des nécessités d'ordre général, mais qui ne sont

(1) Par suite du remboursement de 145.793.000 fr. effectué suivant convention du 6 septembre 1911 identique à celle conclue par le P. L. M. en 1897.

en quelque sorte que des affluents des premières, auxquelles elles relient les villes secondaires, et qui ne recueillent plus qu'un trafic moindre.

Enfin le moment vient où on éprouve le besoin de resserrer encore les mailles du réseau ainsi formé, pour aller chercher jusque dans les vallées reculées ou vers les centres moins importants, les faibles éléments de trafic qui y peuvent exister. Mais comme ce trafic ne pourrait pas couvrir les frais de voies larges, construites et exploitées dans des conditions coûteuses, on établit alors des chemins de fer dits « économiques », à écartement restreint s'accommodant de profils moins adoucis et exploités par des procédés plus simples et moins onéreux.

C'est la phase du développement des voies ferrées d'intérêt local.

C'est dans ces termes que dans un très documenté rapport déposé à la Chambre en 1909 M. Lebrun donnait la décomposition de notre réseau français qui comprend :

A) **Lignes principales d'intérêt général**. — Un Chemin de fer d'intérêt général est celui qui est établi par l'État ou pour le compte de l'État.

L'organisation du réseau des voies ferrées de la France continentale repose sur la fusion en 1857, avons-nous vu, des nombreuses Compagnies qui s'étaient formées en cinq principales qui en détiennent encore, avec un réseau d'État, la plus grande part.

Ces Compagnies sont les suivantes (par ordre d'importance kilométrique) :

P. L. M. ou Lyon		9700 kilom. de lignes.	Exploitées au 1er janvier 1914.
Etat { ancien Ouest . . 6040 km. / ancien État . . . 3020 km. }		9060 »	
P. O. ou Orléans		7470 »	
Est.		5030 »	
Midi		4030 »	
Nord		3840 »	

Il convient d'y ajouter :

a) Le réseau de la Petite Ceinture rive droite 17 kilom. et rive gauche (15 kilom.) (1) 32 kilom.) qui fait le tour de Paris.

b) Le réseau de la Grande Ceinture (111 kilom.) qui fait le tour du département de la Seine, empiète, l'avons-nous dit, sur une partie de la Seine-et-Oise et constitue en quelque sorte la limite du camp retranché de Paris.

B) **Lignes secondaires d'intérêt général**. — Les Conventions avec les grandes Compagnies n'ont pas englobé tous les Chemins de fer d'intérêt général. Environ 1600 kilom. de lignes sont exploitées par de petites Compagnies subventionnées, ou par les grands réseaux : Société

(1) Faisant en fait partie du réseau de l'Etat.

générale des Chemins de fer économiques, Chemins de fer départementaux (lignes du Vivarais, des Charentes et de la Corse), Chemins de fer du Sud de la France, etc. (Voir le tableau, pages 26 à 31).

C) **Chemins de fer d'intérêt local.** — Ce sont ceux qui, constitués par la loi du 12 juillet 1865 correspondent en quelque sorte aux routes départementales et aux chemins vicinaux ; ils sont établis par les départements et les communes avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, et sont ordinairement à voie étroite (1). — Voir la III[e] partie chemins d'intérêt local.

D). **Chemins de fer industriels et miniers.** — Ces chemins — qu'il ne faut pas confondre avec les embranchements particuliers (Voir I, note n° 47), — sont destinés à desservir les exploitations industrielles, forges, hauts-fourneaux, mines, etc..... aux frais desquels ils sont établis et peuvent, outre leur destination principale, servir au transport des voyageurs et des marchandises en général.

E). **Tramways.** — Les tramways, à traction animale ou mécanique, diffèrent des Chemins de fer en ce qu'ils sont installés sur les routes ordinaires. Ils peuvent être affectés au transport des voyageurs seulement ou à la fois des voyageurs et des marchandises.

F). **Voies ferrées des quais maritimes et fluviaux.** — Ces voies — spécialement affectées au transport des marchandises — desservent les ports maritimes ou fluviaux (Marseille 53 kilom. ; La Pallice 18 kilom. ; Bordeaux 42 kilom. ; Dunkerque 74 k. ; Boulogne 13 kilom. ; Calais 34 kilom. ; Rouen 44 kilom. ; Le Havre 49 kilom., etc...).

---

1. On appelle voie normale celle dont la largeur intérieure de rail à rail est de 1[m].44 à 1[m].45 ; toutes les lignes dont la voie est d'une largeur inférieure à 1[m].41 sont dites à voie étroite.

1912. — NOMBRE DE KILOMÈTRES

(d'après les chiffres figurant à la statistique des chemins de

DÉPARTEMENTS	INTÉRÊT GÉNÉRAL							
	RÉSEAU PRINCIPAL							
	Est	Etat (ancien réseau)	Etat (ancien Ouest)	Lyon	Midi	Nord	Orléans	Ceintures
Ain	»	»	»	514	»	»	»	»
Aisne	217	»	»	»	»	508	»	»
Allier	»	»	»	180	»	»	224	»
Alpes (Basses)	»	»	»	133	»	»	»	»
— (Hautes)	»	»	»	183	»	»	»	»
— (Maritimes)	»	»	»	88	»	»	»	»
Ardèche	»	»	»	290	»	»	»	»
Ardennes	418	»	»	»	»	9	»	»
Ariège	»	»	»	»	191	»	»	»
Aube	415	»	»	»	»	»	»	»
Aude	»	»	»	»	»	»	»	»
Aveyron	»	»	»	»	261	»	127	»
Belfort (territ. de)	42	»	»	20	»	»	»	»
Bouches-du-Rhône	»	»	»	438	»	»	»	»
Calvados	»	»	540	»	»	»	»	»
Cantal	»	»	»	5	66	»	305	»
Charente	»	116	»	»	»	»	326	»
Charente-Inf.	»	484	»	»	»	»	6	»
Cher	»	»	»	»	»	»	396	»
Corrèze	»	»	»	»	»	»	493	»
Corse	»	»	»	»	»	»	»	»
Côte-d'Or	140	»	»	542	»	»	»	»
Côtes-du-Nord	»	»	509	»	»	»	»	»
Creuse	»	»	»	»	»	»	361	»
Dordogne	»	»	»	»	»	»	696	»
Doubs	»	»	»	402	»	»	»	»
Drôme	»	»	»	311	»	»	»	»
Eure	»	»	679	»	»	2	»	»
Eure-et-Loir	»	280	244	»	»	»	102	»
Finistère	»	»	241	»	»	»	194	»
Gard	»	»	»	628	22	»	»	»
Garonne (Haute)	»	»	»	»	313	»	28	»
Gers	»	»	»	»	292	»	»	»
Gironde	»	112	»	»	304	»	189	»
Hérault	»	»	»	87	322	»	»	»
Ille-et-Vilaine	»	»	557	»	»	»	2	»
Indre	»	»	»	»	»	»	479	»
Indre-et-Loire	»	150	»	»	»	»	339	»
Isère	»	»	»	412	»	»	»	»
A reporter	1.232	1.142	2.770	4.233	2.124	519	4.267	»

E VOIES FERRÉES PAR DÉPARTEMENT

r français, éditée par le Ministère des Travaux Publics).

Réseau secondaire	Intérêt local	TRAMWAYS pour voyageurs et marchandises	TRAMWAYS pour voyageurs seulement	Longueurs totales exploitées au 31 Décembre 1912	OBSERVATIONS
»	31	324	15	884	(1) Chauny à Saint-Gobain.
14 (1)	565	45	7	1.356	(2) Société Générale des Chemins de fer Economiques.
79 (2)	343	»	4	830	(3) Sud de la France.
90 (3)	»	»	»	223	(4) Chemins de fer départementaux.
»	»	»	»	183	(5) Epernay à Romilly.
109 (3)	3	172	91	463	(6) Marseille-Vieux port.
129 (4)	»	149	»	568	(7) Saint-Georges de Commiers la Mure (chemin non concédé).
»	331	»	17	775	(8) Bazaucourt à Betheinville.
»	»	83	»	274	(9) Vassy à Saint-Dizier.
4 (5)	36	»	12	467	(10) Nancy vers Château-Salins.
»	1	317	»	671	(11) Nancy à Vezelise et embranchements.
»	»	2	»	390	(12) Somain à Anzin et à la frontière Belge.
»	»	4	4	70	(13) Hazebrouck à la frontière Belge.
3 (6)					(14) Enghien à Montmorency.
14 (3)	276	»	190	921	
»	32	240	10	822	
»	»	»	»	376	
16 (4)	369	9	16	852	
137 (4)	20	364	23	1.034	
92 (2)	221	35	8	752	
»	»	88	»	581	
295 (4)	»	»	»	295	
»	7	260	14	963	
»	210	»	»	719	
»	»	»	»	361	
»	»	295	»	991	
»	125	49	12	588	
»	»	206	»	517	
»	59	2	»	742	
»	»	187	»	813	
»	407	»	40	882	
1 (4)	48	»	16	715	
»	81	245	58	725	
»	24	16	»	332	
»	331	64	132	1.132	
»	213	16	36	674	
»	»	444	20	1.023	
»	3	156	»	638	
»	255	37	27	808	
32 (7)	103	428	43	1.020	
1.015	4.094	4.237	797	26.430	

1912. — NOMBRE DE KILOMÈTRE

(d'après les chiffres figurant à la statistique des chemins d

DÉPARTEMENTS	INTÉRÊT GÉNÉRAL							
	RÉSEAU PRINCIPAL							
	Est	Etat (ancien réseau)	Etat (ancien Ouest)	Lyon	Midi	Nord	Orléans	Ceintures
Report . . .	1.232	1.142	2.770	4.233	2.124	519	4.267	»
Jura	»	»	»	477	»	»	»	»
Landes	»	»	»	»	434	»	»	»
Loir-et-Cher . . .	»	164	»	»	»	»	371	»
Loire	»	»	»	429	»	»	»	»
Loire (Haute) . .	»	»	»	373	»	»	20	»
Loire-Inférieure . .	»	140	281	»	»	»	253	»
Loiret	»	30	»	152	»	»	410	»
Lot	»	»	»	»	»	»	369	»
Lot-et-Garonne . .	»	»	»	»	218	»	162	»
Lozère	»	»	»	49	142	»	»	»
Maine-et-Loire . .	»	239	158	»	»	»	167	»
Manche	»	»	462	»	»	»	»	»
Marne	606	»	»	»	»	»	»	»
Marne (Haute) . . .	546	»	»	»	»	»	»	»
Mayenne	»	»	337	»	»	»	»	»
Meurthe-et-Moselle .	571	»	»	»	»	»	»	»
Meuse	511	»	»	»	»	»	»	»
Morbihan	»	»	83	»	»	»	220	»
Nièvre	»	»	»	468	»	»	5	»
Nord	»	»	»	»	»	1060	»	»
Oise	9	»	46	»	»	681	»	»
Orne	»	»	573	»	»	»	»	»
Pas-de-Calais . . .	»	»	»	»	»	676	»	»
Puy-de-Dôme . . .	»	»	»	261	»	»	184	»
Pyrénées (Basses) . .	»	»	»	»	329	»	»	»
— (Hautes) .	»	»	»	»	212	»	»	»
— (Orientales)	»	»	»	»	251	»	»	»
Rhône	»	»	»	364	»	»	»	»
Saône (Haute) . . .	313	»	»	122	»	»	»	»
Saône-et-Loire) . .	»	»	»	855	»	»	»	»
Sarthe	»	85	304	»	»	»	160	»
Savoie	»	»	»	255	»	»	»	»
Savoie (Haute) . . .	»	»	»	283	»	»	»	»
Seine	49	»	87	11	»	46	34	49
Seine-Inférieure . .	»	»	608	»	»	99	»	»
Seine-et-Marne . .	325	»	»	216	»	17	»	»
A reporter . . .	4.162	1.800	5.709	8.548	3.710	3.098	6.629	49

E VOIES FERRÉES PAR DÉPARTEMENT

er français, éditée par le Ministère des Travaux Publics).

Réseau secondaire	Intérêt local	TRAMWAYS pour voyageurs et marchandises	TRAMWAYS pour voyageurs seulement	Longueurs totales exploitées au 31 Décembre 1912	OBSERVATIONS
1.015	4.094	4.237	797	26.430	
»	35	142	»	654	
»	413	101	»	948	
»	»	320	»	855	
»	149	82	0	669	
75 (1)	»	7	»	475	
»	117	160	38	989	
»	»	166	23	781	
»	»	9	»	378	
»	»	36	»	416	
48 (1)	»	»	»	239	
»	285	28	26	903	
»	286	43	»	791	
80 (5)	175	57	32	967	
17 (8)					
22 (9)	40	»	»	608	
»	154	»	»	491	
24 (10)	110	10	71	820	
34 (11)					
»	209	»	»	720	
»	338	32	22	705	
»	228	»	»	701	
37 (12)	341	325	120	1.898	
15 (13)					
»	196	»	»	932	
»	17	»	»	590	
»	367	36	40	1.119	
3 (2)	48	»	23	516	
»	8	229	7	573	
»	25	»	3	240	
»	46	»	25	322	
»	194	15	180	753	
»	467	3	»	905	
»	301	1	»	1.157	
»	309	»	11	869	
»	9	64	17	345	
»	14	116	1	414	
»	90	10	515	891	
»	99	4	125	935	
»	114	193	8	873	
1.370	9.278	6.426	2.093	52.872	

1912. — NOMBRE DE KILOMÈTRES

(d'après les chiffres figurant à la statistique des chemins d

DÉPARTEMENTS	INTÉRÊT GÉNÉRAL — Réseau Principal							
	Est	Etat (ancien réseau)	Etat (ancien Ouest)	Lyon	Midi	Nord	Orléans	Ceintures
Report	4.162	1 800	5 709	8.548	3.710	3.098	6.629	49
Seine-et-Oise . . .	28	»	346	84	»	140	170	79
Sèvres (Deux) . . .	»	454	»	»	»	»	»	»
Somme.	»	»	14	»	»	557	»	»
Tarn	»	»	»	»	226	»	95	»
Tarn-et-Garonne . .	»	»	»	»	126	»	94	»
Var.	»	»	»	226	»	»	»	»
Vaucluse	»	»	»	318	»	»	»	»
Vendée.	»	423	»	»	»	»	»	»
Vienne.	»	205	»	»	»	»	361	»
Vienne (Haute) . .	»	»	»	»	»	»	438	»
Vosges	547	»	»	»	»	»	»	»
Yonne	44	»	»	493	»	»	»	»
TOTAUX. . .	4.781	2 882	6.069	9.669	4 056	3.795	7.787	128
		8.951						
	7.88 °/₀	14.75 °/₀		15.94 °/₀	6.68 °/₀	6.25 °/₀	12.83 °/₀	0.21 °/₀
	39.167 (64.54 °/₀							
	40.731 kilomètres. 67.11 °/₀							

	60.694	
Chemins industriels et divers (Nord, Pas-de-Calais, Loire, Meurthe-et-Moselle, Gironde, Rhône, Allier, Saône-et-Loire, Isère, Nièvre, Gard, Tarn).	234	61.515 kilomètres
Chemins miniers (Bassins du Nord et du Pas-de-Calais, de Saône-et-Loire, de la Loire, du Gard, de Briey, etc.).	142	
Voies ferrées des quais des ports (Marseille, La Pallice, Bordeaux, Saint-Nazaire, Dunkerque, Boulogne, Calais, Dieppe, Rouen, Le Havre, etc.).	445	

DE VOIES FERRÉES PAR DÉPARTEMENT

fer français, éditée par le Ministère des Travaux Publics).

Réseau secondaire	Intérêt local	TRAMWAYS pour voyageurs et marchandises	TRAMWAYS pour voyageurs seulement	Longueurs totales exploitées au 31 Décembre 1912	OBSERVATIONS
1.370	9.278	6.426	2 093	52.872	
3 (1)	156	69	87	1.162	
55 (1)	»	188	»	697	
»	349	12	32	964	
»	149	39	»	503	
»	»	»	»	220	
136 (3)	104	30	33	529	
»	»	»	17	335	
»	4	234	»	661	
»	»	51	6	623	
»	»	325	18	781	
»	61	26	27	661	
»	149	»	»	686	
1.564		7.400	2.313	60.694 kilomètres	
2.57 °/₀		12.19 °/₀	3.81 °/₀		
	10.250	9.713			
	16.89 °/₀	16.00 °/₀			

16. — Statistique comparée de 1823 à 1913

DES DIVERS CHEMINS DE FER VISÉS D'AUTRE PART

(Ministère des Travaux Publics)

ANNÉES	Chemins de fer d'intérêt général — Grands réseaux et réseaux secondaires	Chemins industriels (non compris les chemins miniers Loi du 27 Juin 1880)	Chemins d'intérêt local (Loi des 12 Juillet 1865 et 11 Juin 1880)	ENSEMBLE
	EN EXPLOITATION			
1823	23 km.	— km.	— km.	23 km.
1830	38	—	—	38
1840	435	62	—	497
1850	3.010	73	—	3 083
1860	9.439	86	—	9.525
1867	15 690	187	17	51 894
1870	17.440	196	293	17.929
1880	23 738	273	2.187	26.198
1890	33.550	223	3.122	35 895
1900	38 044	233	4.782	43.059
1910	40.438	234	8.956	49.628
1911	40.615	234	9.617	50.466
1912	40.731 (1)	234 (1)	10.250 (1)	51.215

(1) Réseau principal : Etat (ancien réseau. 2.882 / réseau de l'Ouest. 6.069) 8.951 ; Nord 3.795 ; Est 4 781 ; P. O. 7.787 ; P. L. M. 9.669 ; Midi 4.056 ; Ceinture (R. D.) 17 ; Grande Ceinture 111 ; 128 ; 39.167 (*b*) ; 63,67 °/o ; 40.731

Réseau secondaire d'intérêt général . . 1.564 (*a*) ; 2,54 °/o

Réseau secondaire d'intérêt local . . . . . 10.250 (*b*) ; 16,66 °/o

60.694 km. (*b*)

Tramways : pour voyageurs et marchandises . 7.400 (*b*) ; pour voyageurs seulement . . 2.313 (*b*) ; 9.713 ; 15,79 °/o

Chemins industriels et divers 234

Chemins miniers . . . . . 1,34 °/o ; 142 ; 821

Voies ferrées des quais des ports. 445

Au total . . 61.515 km.

(*a*) 1° *Lignes exploitées par la Compagnie de l'Est jusqu'à la fin de sa concession :*

Epernay à Romilly (Aube et Marne)	84 km.		
Nancy à Vezelise et embranchements (Meurthe-et-Moselle)	34		
Nancy vers Château-Salins et Vic (Meurthe-et-Moselle)	24	181 km	
Bazancourt à Beth niville (Marne)	17		
Vassy a Saint-Dizier (Haute-Marne)	22		
2° Somain à Anzin et à la frontière belge (Nord)	37 km.		
3° Chauny à Saint-Gobain (Aisne)	14		
4° Hazebrouck à la frontière belge (Nord)	15	72	
5° Enghien a Montmorency (Seine-et-Oise)	3		
6° Marseille (vieux port) (Bouches-du-Rhône)	3		
7° *Chemins de fer départementaux :*			
Réseaux du Vivarais (Ardèche, Haute-Loire, Lozère, Gard)	252 km.		
Réseau de la Corse	296	756 km.	
Réseau des Charentes (Charente, Charente-Inférieure, Deux-Sèvres, Vienne)	208		930
8° *Société Générale des Chemins de fer économiques :*			
de Sancoins à Lapeyrouse (Allier, Cher, Puy-de-Dôme)	87	174	
de La Guerche à Châteaumeillant (Cher)	87		
A reporter. . . .			1183 km.

17. — Organisation des services d'une grande Compagnie de chemins de fer. Dans toutes les grandes Compagnies, les services se répartissent en quatre branches principales que nous allons examiner succinctement en indiquant leurs attributions et en même temps les subdivisions qui se rattachent à ces services.

1° DIRECTION

A laquelle sont soumises toutes les questions importantes intéressant le réseau. Au-dessus de la Direction se trouve le Conseil d'administration qui vote les crédits et examine toutes les questions d'intérêt général se rapportant au réseau.

Principaux services se rattachant à la Direction — ou Administration Centrale — à la tête de laquelle se trouve un Directeur assisté de un ou plusieurs Sous-Directeurs :

Secrétariat général. — Dépouillement de la correspondance adressée à la Direction. Correspondance de la Direction avec les Services de la Compagnie, les particuliers et les Administrations publiques. Préparation des ordres généraux. Délivrance des permis de faveur et des cartes de circulation. Notification aux services de la Compagnie des décisions prises par le Conseil d'administration. Rapports avec la presse.

Service des titres. — Mouvement, conservation et contentieux des titres.

Comptabilité générale et Finances. — Centralisation, vérification, inspection et contrôle de la comptabilité et des finances de tous les services de la Compagnie. Relations avec l'Inspection des Finances. Mouvement et placement des fonds. Gestion de la caisse des retraites du personnel. Contrôle des dépenses.

Contentieux. — Contrôle des affaires commerciales suivies par le service de l'Exploitation en justice. — Appels et pourvois en cassation. — Affaires contentieuses de la Compagnie dans l'ordre judiciaire ou administratif.

Service médical. — Secours médicaux aux agents ainsi qu'aux personnes blessées sur les lignes ou dans les établissements de la Compagnie.

	Report		1183
3° *Sud de la France :*			
Draguignan à Meyrargues (Var, Bouches-du-Rhône) .	98		
Draguignan à Grasse (Alpes-Maritimes, Var)	64	349 km.	349
Digne à Nice (Basses-Alpes, Alpes-Maritimes) . . .	138		
Grasse à Nice (Alpes-Maritimes)	49		
			1532
Chemin déclaré d'utilité publique mais non concédé : Saint-Georges de Commiers à La Mure (en régie) (Isère)			32
			1564 km. (*b*)

(*b*) Voir pages 26 à 31 la statistique par département.

2° EXPLOITATION

Ce service se subdivise en : Service central, services régionaux et service actif.

A la tête du service central est placé un Ingénieur en chef assisté de un ou plusieurs adjoints.

Principaux services se rattachant au service central :

Secrétariat. — Personnel, comptabilité des dépenses.

Mouvement. — Etude de toutes les questions relatives au mouvement des trains, établissement des horaires, emploi du matériel roulant et des agrès, statistique des parcours.

Télégraphie, signaux et enclenchements.

Contrôle des recettes. — Voyageurs, bagages et marchandises.

Réclamations. Détaxes.

Affaires commerciales. — Etude des tarifs.

Le réseau est divisé en un certain nombre de sections d'exploitation (1) ; à la tête de chacune se trouve un Inspecteur Principal assisté d'un adjoint. Chaque section a un centre où se trouvent les bureaux de l'Inspection Principale ; ces bureaux, qui constituent les services régionaux de l'Exploitation, étudient toutes les questions se rattachant à la section : personnel, mouvement, réclamations, etc... et correspondent avec le service central.

Le service actif de l'Exploitation comprend les gares du réseau lesquelles sont groupées en un certain nombre de sous-sections gérées par des Inspecteurs qui ont pour mission d'exercer, par une surveillance fréquente, la bonne exécution de toutes les parties du service.

3° MATÉRIEL ET TRACTION

Ce service comprend celui des machines, voitures et wagons, en un mot tout le matériel roulant. Il se subdivise en :

a) *Service central* qui comprend : le *Secrétariat*, le *Contrôle des Travaux* dans les ateliers étrangers, le *Laboratoire* pour analyse des eaux d'alimentation, des métaux, huiles, combustibles, etc... et la *Comptabilité*.

b) *Service du matériel*, qui a dans ses attributions l'étude du matériel roulant et du matériel fixe, la direction des ateliers de construction, de réparation et de petit entretien. Le service du matériel du réseau est partagé en circonscriptions dirigées chacune par un Ingénieur ; chaque circonscription comprend un certain nombre d'ateliers séparés ou réunis en groupe et dirigés par des chefs et sous-chefs d'ateliers.

---

(1) Le Midi les nomme arrondissements, l'Ouest : divisions.

c) *Service de la Traction* qui a dans ses attributions la direction et la surveillance des dépôts et de leur personnel, des machines en service dans les dépôts et sur la ligne et du personnel qui leur est attaché ; la réparation des machines et tenders ; la direction et la surveillance des magasins de combustibles ; la visite et le graissage des trains. Ce service est chargé en général des mesures à prendre pour assurer, au moyen du matériel, du personnel et des approvisionnements mis à sa disposition, la traction des trains demandés par l'Exploitation.

Le service de la Traction du réseau est comme celui du Matériel partagé en sections dirigées chacune par un Ingénieur de traction ; chaque section de traction est divisée en un certain nombre de dépôts dirigés par des chefs et sous-chefs de dépôts.

A la tête de chacun de ces trois services (*a b* et *c*) se trouve un Ingénieur en chef qui prend le nom de : Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction, Ingénieur en chef du Matériel (sous les ordres du précédent) et Ingénieur en chef de la Traction (également sous les ordres de l'Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction).

d). *Service des magasins* qui a dans ses attributions la surveillance et la direction des magasins renfermant toutes les matières premières et les objets manufacturés : imprimés, autographies, fournitures de bureau, etc., c'est autrement dit l'Economat de la Compagnie.

e). *Service des combustibles* qui s'occupe de l'approvisionnement des combustibles et matières premières nécessaires pour les locomotives, les machines fixes, les ateliers, etc...

4° VOIE ET CONSTRUCTION

Dans certaines Compagnies, le service de la construction est rattachée à la Direction, dans d'autres c'est un service à part, dans certaines il est rattaché au service de la Voie avec lequel d'ailleurs il a le plus d'analogie. Ces deux services ont dans leurs attributions : l'établissement et l'entretien ainsi que les améliorations des voies, des ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs, remblais, etc.) et des bâtiments (gares, bureaux, ateliers, etc...).

Le service de la voie proprement dit, à la tête duquel se trouve un Ingénieur en chef, se subdivise en :

Service central qui comprend le Secrétariat, le Personnel, les Etudes et Projets de travaux, les Achats de terrains, la Comptabilité, l'Architecture, la Pose des signaux et enclenchements, des ponts à bascule et des ouvrages métalliques.

Services d'arrondissement. — Le service de la voie du réseau est divisé en arrondissements à la tête de chacun desquels se trouve un Ingénieur en chef assisté de chefs de sections chargés de l'entretien, de la surveillance et des travaux neufs d'une partie d'arrondissement appelée section ; chaque section se partage en un certain nombre de subdivisions confiées à des conducteurs de la Voie.

18. — Organisation financière des Compagnies de chemin de fer. Si l'on veut se faire une idée exacte de l'organisation financière de notre réseau ferroviaire, il est nécessaire de dire quelques mots des comptes qui la régissent. Ces comptes peuvent se résumer à deux principaux.

1° COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Qui intéressent :

a) Les dépenses nécessitées par l'installation des chemins de fer :
Construction des lignes et du matériel roulant;
Installation des voies,
Achat du matériel des voies et des trains,
Approvisionnements généraux.

b) Les intérêts du capital pendant la construction.

Ces dépenses de premier établissement sont englobées sous l'expression générique *Capital dépensé.*

Au 1er janvier 1917, ce capital s'élevait pour les grands réseaux d'intérêt général (Est, Nord, P. L. M., P. O., Midi) à 16.230 millions (1).

En face de ces dépenses figurent les ressources rentrant dans l'expression générique *Capital émis* et qui comprennent :

a) Le produit de l'émission des actions. Au 1er janvier 1917 pour les cinq réseaux visés 1.315 millions (2) ;

(Les actionnaires — un actionnaire est un propriétaire — reçoivent tous les ans sous forme de dividendes garantis par l'Etat les bénéfices nets de l'entreprise).

b) Le produit de l'émission des obligations : 14.720 millions (3) ;

(Une obligation — un obligataire est un prêteur — est un titre de créance représentant un droit à un intérêt fixe annuel et au remboursement de la valeur nominale de l'obligation).

c) Le produit des subventions accordées soit par l'Etat, soit par les départements et les communes pour des travaux spéciaux ayant un intérêt généralement local : 405 millions (4).

Le capital émis s'élevait à la date considérée à 16.440 millions (actions 1.315 m. 8 °/₀ + obligations 14.720 m. 90 °/₀ + subventions 405 m. 2 °/₀).

2° COMPTES PARTICULIERS

a) Caisses de retraites et de prévoyance alimentées par les cotisations des agents et les versements des Compagnies, les unes et les autres variables suivant les réseaux ;

---

(1) Est 2.805 mill. Nord 2.530 m. P. L. M. 6 026 m. P. O. 3.123 m. Midi 1 751 mill.
(2) Est 292 — Nord 232 — P. L. M. 341 — P. O. 300 — Midi 150 —
(3) Est 2.510 — Nord 2.189 — P. L. M. 5.519 — P. O. 2.878 — Midi 1.624 —
(4) Est 24 — Nord 8 — P. L. M. 3 3 — P. O. 18 — Midi 52 —

b) Garanties d'intérêts. Ce compte enregistre d'une part :

1° Les versements effectués par l'Etat à certaines Compagnies (*voir I, note 1 i*) pour combler les déficits d'exploitation ;

2° Les intérêts que ces prêts rapportent à l'Etat ;

D'autre part les remboursements effectués par les Compagnies.

c) Le compte d'exploitation qui fait état des recettes et des dépenses résultant du fonctionnement du chemin de fer ; son solde positif ou négatif indique le gain ou la perte de l'exercice.

19. — Organisation du réseau ferroviaire français en temps de guerre. Au cours des débats qui eurent lieu en novembre 1916 au Parlement à l'occasion de la crise des transports, le chef du 4e Bureau de l'État-major de l'armée au Ministère de la Guerre, Commissaire du Gouvernement, fut amené à expliquer les motifs de la constitution d'un réseau d'État en temps de guerre, autrement dit de la coordination, sous une direction unique, des services de tout le réseau ferré français :

« La loi de 1888 qui a mis, en temps de guerre, les chemins de fer sous l'autorité militaire, résulte des enseignements de la guerre de 1870, recueillis tant du côté allemand que du côté français. L'Etat-major allemand qui avait eu, en 1870, de nombreuses difficultés avec les multiples petites Compagnies qui, à cette époque, exploitaient le réseau ferré allemand, comprit qu'il fallait coordonner l'action de ces différentes Compagnies et aussitôt après la guerre, le gouvernement allemand racheta les chemins de fer. La France, sans suivre la même voie en temps de paix, crut devoir prévoir, elle aussi, la coordination des efforts en temps de guerre, en constituant pour ce moment-là un réseau d'Etat, sous les ordres de l'autorité militaire, car il s'agissait surtout de satisfaire aux besoins des armées. »

Le 15 juillet 1870, un arrêté ministériel invitait les Compagnies à mettre à la disposition du Ministre de la Guerre tous les moyens de transport, et à suspendre, jusqu'à nouvel ordre, les trains de voyageurs et de marchandises. En 1877, le Gouvernement crut qu'il était nécessaire de transformer en une obligation pour les Compagnies ce qui ne pouvait être pour elles, en l'absence d'une loi, qu'une simple invitation. L'art. 89 de la loi du 3 juillet 1877 était ainsi conçu :

« *Dans tous les cas prévus par l'art. 1er de la présente loi, les Compagnies de chemins de fer sont tenues de mettre, à la disposition du Ministre de la Guerre, toutes les ressources en personnel et matériel qu'il juge nécessaire pour assurer les transports militaires* ?

Le décret du 2 août 1877 ajoutait :

« *En temps de guerre, les transports en deçà de la base d'opérations sont ordonnés par le Ministre de la Guerre et exécutés par les Compagnies sous la direction de la Commission militaire des Chemins de fer.*

L'augmentation toujours croissante des armées et de l'armement montra l'insuffisance de la loi de 1877. Le Gouvernement arriva à la loi du 28 décembre 1888 ; ce ne sera plus l'invitation de 1870, l'obligation de 1877,

ce sera le désaisissement temporaire, absolu, des Compagnies au profit de l'État, l'art 22 de cette loi dit en effet :

« *En temps de guerre, le service des Chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire.*

C'est donc le Ministre de la Guerre, c'est l'autorité militaire, qui commande et dirige seul ; il prend possession de la voie, du matériel, de la traction ; les agents de ces divers services ne sont plus des employés des Compagnies, mais des soldats.

D'un autre côté, le décret du 5 février 1889 portant organisation du service militaire des Chemins de fer, confia (art. 2) l'exécution des transports de chaque réseau à une Commission où entrent à la fois l'élément militaire qui formule les besoins stratégiques et l'élément technique qui indique les possibilités et réalise les moyens.

C'est dans ces conditions légales que sont survenues la mobilisation et la guerre de 1914, et qu'a été pris l'arrêté du 31 juillet 1914 du Ministre de la Guerre :

« ART. 1er. *Les dispositions de l'art. 22 de la loi du 28 décembre 1888 sont applicables à partir de l'affichage du présent arrêté.*

« *En conséquence, dès ce jour, le service des Chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire et la totalité des moyens de transport de tous les réseaux de Chemins de fer est affectée aux besoins militaires.* »

Pour chacune des grandes administrations de Chemins de fer est constituée une *Commission de réseau* comprenant — par application du décret de 1889 — un commissaire technique qui est en fait le Directeur de la Compagnie assisté de plusieurs commissaires techniques adjoints : les chefs des grands services, et un commissaire militaire, officier supérieur de l'Etat-major nommé par le Ministre de la Guerre.

Cette Commission, qui étend sa compétence aux lignes secondaires situées dans le territoire occupé par le réseau, est « *chargée d'étudier dans tous ses détails, en vue des transports stratégiques, l'utilisation des voies existantes et du matériel affecté à leur exploitation, ainsi que les installations spéciales : quais militaires, haltes-repas, etc..., nécessaires aux besoins propres du département de la guerre.*

Le réseau national est divisé en deux zones soumises à des autorités différentes ; leur limite, jalonnée par des stations de transition, varie selon le cours des événements militaires.

Dans la zone de l'intérieur (1) c'est le Ministre de la Guerre qui dispose des Chemins de fer ; les transports y sont ordonnés par lui et réglés par l'État-Major de l'armée. Sous l'autorité du Ministre, la Commission de Réseau prend collectivement toutes les mesures d'exécution, chaque commissaire gardant sa responsabilité propre, l'un pour les mesures militaires, l'autre pour la mise en œuvre des ressources du Chemin de fer. La Commission a pour agents d'exécution régionaux des Sous-Commissions de

(1) *Journal des Transports*, janvier 1915.

réseau (siégeant au centre des Inspections principales d'exploitation du réseau et pour agents locaux des Commissions de gare, composées, comme elle-même, d'un membre militaire et d'un membre technique (le chef de gare).

Dans la zone des armées, les chemins de fer relèvent du Commandant en chef des armées, les transports y sont ordonnés par lui et réglés par le Directeur des Chemins de fer aux armées, sous l'autorité supérieure du Directeur de l'arrière. Cette zone se subdivise elle-même : en deçà de la zone des opérations, les transports sont exécutés comme à l'intérieur par des Commissions et Sous-Commissions de réseau, des Commissions régulatrices et des Commissions de gare. Jusqu'à la limite de la zone des opérations, le service est assuré par le personnel des réseaux, embrigadé dans les subdivisions territoriales des Chemins de fer de campagne. Au contraire, dans la zone des opérations, le service est assuré par les troupes de Chemins de fer, comprenant les Compagnies de sapeurs de Chemins de fer et les sections actives de Chemins de fer de campagne (*).

20. — Longueur et trafic des grands réseaux français d'intérêt général. En examinant les conventions de 1859 et 1883 nous avons donné un aperçu de l'importance kilométrique des réseaux français en exploitation et nous avons vu qu'en 1910, l'ensemble du réseau ferroviaire d'intérêt général s'était élevé à 40.400 kilomètres en chiffres ronds.

Ci-contre hors texte un tableau fournissant certains renseignements statistiques intéressant les cinq grands réseaux et le réseau de l'Etat pour les années 1913 et 1916.

Il ressort de ce tableau que pour l'année 1913 les recettes se sont élevées pour les grands réseaux d'intérêt général (Etat compris) à 2.016 millions et que les dépenses ont atteint le chiffre de . . . . . 1.273 —

D'où un produit net total de . . . . . 743 —

Mais il faut faire entrer en ligne de compte les charges (y compris le dividende minimum) qui se sont élevées pour l'année considérée à 824 millions (1) :

		Produit net					
P. L. M.	248 mill.	256 mill.	excédent	8 mill.			
Est . .	110 —	117 —	—	7 —	23m		
Nord .	122 —	130 —	—	8 —		insuffisance 81m.	
P. O. .	143	126 —	insuffisance	17 —			
Midi. .	68 —	67 —	—	1 —	104m		
Etat. . (Ancien et nouveau réseau)	152 — 824	47 — 743	—	85 —			

Au lieu d'un produit net total de 743 millions, il en résulte, en raison des charges (824 millions), une insuffisance de recettes de 81 millions.

---

1) Chiffres donnés à l'appui du projet de loi déposé le 30 mai 1917 au Parlement ayant pour objet d'autoriser le relèvement temporaire des taxes sur les réseaux des Chemins de fer d'intérêt général (Voir I, note 209).

*) Voir supplément : *Exploitation des chemins de fer pendant la guerre.*

RÉSEAUX	Longueur moyenne exploitée	Années	EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT — Locomotives et tenders	Voitures à voyageurs	Fourgons et wagons à marchandises	Nombre de voyageurs transportés (en millions)	RECETTES (EN MILLIONS) — G. V. — Voyageurs	Bagages et chiens	Colis-postaux (*a*)	Voitures, chevaux, bestiaux	Messageries	Divers (*b*)	Totales (1)
	km.												
P. L. M.	9 700	1913	6 770	7 230	105 690	94 (1)	189	9	20	9	40	2	269
	9 780	1916	7 020	7 340	109 510	»	134	5	12	6	49	1	207
Est.	6 030	1913	3 440	4 100	60 740	92 (2)	84	3	7	2	14	1	111
	5 030*	1916	3 490	4 210	64 340	46	32,5	1,5	2,5	1	13	0,5	51
Nord	3 840	1913	2 350	5 340	80 300	115 (3)	107	3	5	2	19	1	137
	»	1916	»	»	»	»	27	2	1	0,5	12	»	42,5
P. O.	7 470	1913	3 920	4 900	46 000	59 (4)	102	4	11	2	24	2	145
	7 470	1916	3 769	4 190	46 740	51	88	3	»	2	29	1	123
Midi.	4 030	1913	1 090	2 860	31 600	28 (5)	51	2	»	1	11	1	66
	4 060	1916	1 090	2 790	30 800	30	41	2	»	1	13	»	57
Etat.	3 020	1913	1 380	1 620	18 200	17 (6)	22	1	2	1	6	1	33
	3 070	1916	1 380	1 540	18 400	15	19	0,5	1,5	1	6,5	1,5	30
Ouest	6 040	1913	3 850	4 990	43 400	120 (7)	104	4	6	1	16	1	132
	6 040	1916	3 920	5 160	47 000	93	86	2	4	1	20	2	115
Totaux Etat.		1913	5 230	6 610	61 600	137	126	5	8	2	22	2	165
		1916	5 300	6 700	65 400	108	105	2,5	5,5	2	26,5	3,5	145
Totaux.		1913	22 800	31 040	385 930	525	659	26	51	18	130	9	893
		1916	»	»	»	»	427,5	16	21	12,5	142,5	6	625,

	CLASSES 1re	2e	3e
(1)	4	9	81
(2)	3	22	67
(3)	3	10	102
(4)	1	4	54
(5)	0,70	2,30	25
(6)	0,17	1,30	15,53
(7)	9	45	66
	20,87	93,60	410,53
	4 °/o	18 °/o	78 °/o

525

★ Par suite de l'occupation allemande, l'exploita

(*a*) Nombre de colis-postaux transportés en 1913,

(*b*) Finances, magasinages, etc.

(*c*) Magasinages.

(*d*) —	Transports de la Guerre	136 millions	26 %	
(*e*) —		125 —	21 %	
(*f*) —		120 —	20 %	
(*g*) —		91 —	16 %	
(*h*) —		19 —	3 %	
(*i*) —		16 —	3 %	
(*j*) —		66 —	11 %	
		593 —		

nds Réseaux français — Années 1913 et 1916.

ANCS) IMPOTS DÉDUITS					DÉPENSES (EN MILLIONS DE FRANCS)						Produits nets (en millions de francs)	Coefficients d'exploitation	Nombre de tonnes commerciales P. V. transportées (en millions)	Parcours moyen d'une tonne P. V.	Prix moyen de la T. K. P. V.
P. V.			Recettes diverses	Recettes totales	Direction	Exploitation	Voie	Matériel et Traction	Diverses	Dépenses totales					
Voitures, chevaux, bestiaux	Divers (c)	Totales (2)	(3)	1+2+3								(K)			
												fr.		km.	c.
5	16	320	7	396	40	100	70	127	3	340	256	57,04	34	206	4,2
3	19	309	163 (d)	679	51	111	40	236	2	440	239	64 80	35	»	»
3	11	189	5	305	22	63	32	70	1	188	117	61,63	45	110	3,57
1	10	79	129 (e)	259	24	64	19	82	1	190	69	73,07	10	»	»
3	3	194	5	336	22	64	31	88	1	206	130	61,30	50	101	3,65
0,5	2	79,5	123 (f)	245	22	52	17	111	»	202	43	82,44	»	»	»
9	17	161	2	308	23	50	29	78	2	182	126	59,09	20	167	4,40
6	17	156	96 (g)	375	26	52	25	146	1	250	125	64	19	»	»
3	1	80	1	147	10	26	14	29	1	80	67	54,42	13	130	4,38
3	1	65	23 (h)	145	10	28	13	53	»	104	41	71,72	11	»	»
3	»	38	1	72	6	20	10	23	3	62	10	86.11	6	118	4,65
1,5	1	34,5	17 (i)	81.5	7	22	9	43	1	82	—0.5	100,69	5	»	»
9	1	112	8	252	21	78	37	77	2	215	37	85 31	19	117	4,47
7	2	105	77 (j)	298	23	87	31	143	2	286	12	95,74	17	»	»
12	1	150	9	324	27	98	47	100	5	2 7	47	»	25	»	»
8,5	3	140,5	94	379.5	30	109	40	186	3	368	11,5	»	22	»	»
35	49	1094	29	2016	144	401	223	492	13	1273	743	(l) 63,14	187	»	»
20	52	829	628	2082,5	163	416	154	814	7	1554	28.5	m) 74,62	»	»	»

a porté que sur un chiffre moyen de 3.800 kilomètres.

llions ; en 1916, 42 millions.

Les coefficients d'exploitation des divers réseaux ne suffisent pas à établir la comparaison entre leurs exploitations : l'intensité du trafic, la distance moyenne sur laquelle s'effectuent les transports, le taux plus ou moins élevé des tarifs appliqués, ont, en effet, une relation directe avec le coefficient d'exploitation d'un chemin de fer.

$\frac{13 \times 100}{2016} = 63.14$

$\frac{14 \times 100}{182,5} = 74.62$

Cette insuffisance, évaluée pour 1917 a plus de 600 millions, a atteint en 1916, 358 millions malgré l'importance des transports de la guerre (près de 600 millions) qui pour les Compagnies se font à prix coûtant et souvent même à perte, en effet, en vertu d'un traité datant de 1898 (1), la Guerre ne paie que pour un poids de 6t,25, forfaitairement, le chargement d'un wagon, quelle qu'en soit d'ailleurs l'importance (10, 15, 20 tonnes).

Recettes totales		2082[5] millions.
Dépenses totales		1554 —
Produit net total	528[5] millions	
Charges (2)	887 —	
Insuffisance totale	358[5] —	

PRODUIT NET

P. L. M.	261[5] millions.	239 millions.	Insuffisance	22[5] millions
Est	118 —	69 —	—	49 —
Nord	137[5] —	43 —	—	94[5] —
P. O.	151 —	125 —	—	26 —
Midi	71[5] —	41 —	—	30[5] —
Etat	147[5] —	11[5] —	—	136 —
	887	528[5]		358[5]

21. — Cahier des charges. Les concessionnaires, qu'il s'agisse de lignes d'intérêt général ou d'intérêt local, sont investis de certains droits et astreints à diverses obligations. Ces droits et obligations sont énumérés dans un cahier des charges, lequel est un acte organique dans la législation commerciales des voies ferrées. Ce document d'après sa nature (arrêt de la Cour de Cassation) et son contenu n'a d'autre caractère légal que celui d'une convention entre l'Etat d'une part et la Compagnie de l'autre; convention fixant les engagements réciproques des deux parties contractantes comme aussi les avantages qu'elles se concèdent mutuellement. C'est donc un contrat bilatéral. Les cahiers des charges des concessions de Chemins de fer sont tous conformes à un modèle unique, annexé à la loi du 11 juin 1859; il se compose de six titres qui ont une affectation spéciale.

Le Titre I a trait au tracé des lignes, aux ouvrages d'art, aux largeurs des voies et des entre-voies, au nombre, à l'étendue et à l'emplacement des gares, aux passages à niveau, en un mot, à tout ce qui a trait à la construction des lignes et des bâtiments.

Le Titre II se réfère à l'entretien des chemins de fer durant l'exploitation et au personnel nécessaire pour assurer la circulation des trains; il traite également du matériel locomoteur ou roulant.

Le Titre III a une partie financière, il traite en effet de la durée du rachat et de la déchéance de la concession.

Le Titre IV est, au point de vue économique, la plus importante des parties du cahier des charges. Il pose en effet les bases de la rémunération moyennant laquelle le pouvoir concédant (l'Etat) pour indemniser le concessionnaire de ses dépenses d'établissement, d'entretien, d'exploita-

(1) Traité dénoncé le 13 juin 1918.
(2) Voir le renvoi (1) page 39.

tion, etc... l'autorise à percevoir les taxes de transport et autres (frais accessoires, frais de factage et de camionnage, etc...). Le titre IV régit seul, en définitive, les relations commerciales du public et du concessionnaire.

Le Titre V est celui où le pouvoir concédant a groupé des mesures qu'il était indispensable de prendre au profit de l'Etat : gratuité de circulation au personnel du Contrôle (Ministère des Travaux Publics), aux agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la perception de l'impôt ; aux agents nécessaires au service des Postes ; application du quart du tarif maximum (tarif des voyageurs) aux militaires et marins.

Le Titre VI. Clauses diverses traite des mesures à prendre en cas de construction de routes, chemins de fer, canaux, traversant la ligne objet de la concession.

De l'obligation, pour la Compagnie concessionnaire, de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui demanderait à être embranché au moyen d'une voie à la ligne de ladite Compagnie ;

De la contribution foncière due par la Compagnie concessionnaire ;

Du service d'inspection chargé de surveiller les opérations de la Compagnie ;

Du payement par le concessionnaire des frais du Contrôle de l'Etat à tous les points de vue ;

De l'attribution à un Conseil de Préfecture déterminé (celui de la Seine pour les grands réseaux) de la connaissance des litiges survenant entre l'Administration et une Compagnie.

22. — *Loi organique des Chemins de fer (15 juillet 1845) Ordonnance du 15 novembre 1846* *remplacée par le décret du 11 novembre 1917.*

En traitant de l'exploitation des Chemins de fer, on fait souvent allusion à la loi du 15 juillet 1845 : c'est la loi organique sur la police des chemins de fer qui comprend 27 articles se rapportant aux mesures relatives à la conservation des Chemins de fer, à l'applicabilité aux Chemins de fer des lois et règlements de grande voirie, aux mesures relatives à la circulation sur les Chemins de fer ; aux peines et amendes infligées pour toute contravention aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer (*art. 21*).

L'ordonnance du 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi de 1845 et relative à la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer, est un règlement d'administration publique qui a été modifié par décret du 1er mars 1901 et annulé par le décret du 11 novembre 1917. Ce décret reproduit les articles fondamentaux de l'ordonnance de 1846 ; il s'applique, en ses parties essentielles, à toutes les voies ferrées (*Chemins d'intérêt général, d'intérêt local et tramways*).

Il comprend 100 articles et traite de la police des gares, de la tenue des registres pour les états de service des locomotives ; des appareils pour prévenir les incendies suscités par les locomotives ; de la composition normale des trains de voyageurs ; du personnel obligatoire de tout train de

voyageurs, de marchandises ou mixte ; de l'éclairage des trains de voyageurs ; de la circulation et de la vitesse des trains ; de la perception des taxes et frais accessoires ; de la police et de la surveillance des trains, cours et bâtiments ; de la tenue des registres des plaintes dans les gares, etc...

23. — Contrôle de l'État. — Chargés d'un service public, les chemins de fer sont soumis, pour son exécution, au contrôle et à l'autorité de l'Administration. La gestion des Compagnies est donc soumise à un contrôle placé dans les attributions du Ministère des Travaux Publics.

Ce contrôle s'exerce à un triple point de vue : financier, technique et commercial.

Contrôle financier. — La Commission nommée à cet effet par l'Etat est appelée à délibérer sur les comptes d'établissement et d'exploitation présentés par les Compagnies pour déterminer, soit les sommes que l'Etat leur doit par le jeu de la garantie d'intérêts, soit les remboursements qu'elles ont à effectuer, soit enfin, le cas échéant, la part de bénéfices revenant à l'Etat.

Contrôle technique. — Le contrôle de l'exploitation technique comprend la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services et la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un ingénieur en chef des mines ou, à défaut, un ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de service ;

2° Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines, ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées ou des mines ;

3° Des contrôleurs comptables :

4° Des contrôleurs du travail.

Contrôle commercial. — Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, l'examen des budgets des Compagnies, et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, nommé par décret et choisi soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires des ministères des travaux publics, des finances et du commerce, ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des chambres de commerce ;

2° Un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ;

3° Des contrôleurs comptables.

24. — Dépenses de premier établissement pour la construction des lignes. Ces dépenses se rapportent à l'*Infrastructure* (frais d'études comparatives, acquisition des terrains, terrassements, ouvrages d'art, maisons de gardes, passages à niveau, pavages, barrières), et à la *Superstructure* (ballast, supports, traverses, rails, pose de la voie, constructions de toute nature se rattachant à l'exploitation : bâtiments de gares, ateliers, etc..., télégraphe, signaux, poteaux kilométriques).

Le prix de revient de l'infrastructure est l'élément le plus variable du coût de la construction d'un chemin de fer, tant à cause des différences de relief que peut offrir la contrée traversée qu'à cause de la valeur des terrains qui dépend évidemment de la nature du pays ; on ne peut donc donner que des limites extrêmes entre lesquelles peut osciller cette dépense.

Au point de vue des dépenses de construction, les chemins de fer peuvent être divisés en trois catégories : les chemins de construction facile, c'est à-dire en pays plat, ne rencontrant que peu ou point de cours d'eau ou de voies de communication ; les chemins de fer de difficulté ordinaire, c'est-à-dire ne comportant que des travaux d'art courants en nombre assez limité ; les chemins difficiles, présentant des travaux exceptionnels : ponts, viaducs, tunnels, consolidations coûteuses, etc...

Dans les chemins à double voie classés comme étant d'une exécution facile, la dépense varie de 100.000 à 120.000 fr. par kilom. ; dans cette dépense, les terrassements et ouvrages d'art entrent pour 70 °/₀, le prix d'achat des terrains pour 20 °/₀ les frais d'études et de personnel (frais généraux) 10 °/₀.

Dans les chemins de difficulté ordinaire, la dépense de l'infrastructure varie entre 120.000 à 150 000 fr. le kilomètre. Terrassements et ouvrages d'art 75 °/₀ ; terrains 15 °/₀ ; frais généraux 10 °/₀.

Dans les chemins à double voie, réputés difficiles, la dépense peut s'élever au-delà des limites ordinaires. Il en est pour lesquels cette dépense a été de 245.000, 325.000 et 360.000 fr. par kilomètre (terrassements et ouvrages d'art 80 °/₀).

Dépenses de la superstructure. — La dépense kilométrique de la superstructure pour un chemin à voie normale est variable suivant les lieux et les années ; on compte pour chaque voie (voie montante et voie descendante) 30 à 40.000 fr. par kilom. non compris le ballast et 5 à 7000 fr. pour le ballast ; il faut ajouter 1/3 à 2/3 pour tenir compte des voies de garage dans les stations et 6000 fr. par kilomètre pour les appareils de la voie et les signaux.

Quant aux bâtiments des gares et autres dépendances (à l'exclusion des gares de Paris et certaines grandes gares) les prix varient entre 300.000 et 100.000 fr. (*mobilier et matériel d'exploitation compris*). La statistique de la dépense kilométrique a donné comme résultat (*grandes gares à part*) 23 000 fr. par kilomètre (lignes à double voie) et 12.000 fr. pour les lignes à voie unique.

En résumé, on peut dire que la dépense kilométrique de la construc-

DÉPENSES

Administration centrale	Personnel	1.650.000	41.000.000 fr. 12,05 %
	Caisse des retraites	25.700.000	
	Secours	3.900.000	
	Contributions	2 300.000	
	Indemnité pour accidents	3.500.000	
	Frais de contrôle de l'Etat	1.200.000	
	Divers	2.750.000	
Voie	Personnel	23.000.000	70.000.000 fr. 20,60 %
	Entretien de la voie, des bâtiments, etc.	20.000.000	
	Transformation des voies, grosses réparations	23.000 000	
	Divers	4.000.000	
Matériel et traction	Personnel	27.000.000	128.000.000 fr. 37,65 %
	Entretien, réparations et renouvellement du matériel	43.000.000	
	Combustibles	53.000.000	
	Divers	5.000.000	
Exploitation	Personnel	80.000 000	101.000 000 fr. 29,70 %
	Indemnités pour pertes, retards, etc.	5.800 000	
	Divers (*Eclairage, chauffage*, etc)	15.200.000	
	Total		340 000.000 fr.

Nombre de kilomètres exploités en 1913 . . . . . 9.700 km.

Nombre de kilomètres de trains en 1913 . . . . . 94.980.000 km.

Dépense nette par kilomètre exploité . . . . . $\frac{340\ 000\ 000 \text{ fr.}}{9.700 \text{ km.}} = 35.050 \text{ fr.}$

— — de train . . . . . $\frac{340.000.000 \text{ fr.}}{94.980.000 \text{ km.}} = 3^{\text{fr}}58$

RECETTES

G. V.	Voyageurs	189.000.000	269.000.000 fr. (45,15 %)
	Bagages et chiens	9.000.000	
	Finances et marchandises	40.000.000	
	Colis postaux	20.000.000	
	Voitures, chevaux, bestiaux	9 000 000	
	Divers (*magasinage*, etc.)	2.000.000	
P. V.	Marchandises	299.000.000	308.000.000 fr. (51,65 %)
	Voitures, chevaux, bestiaux	5.000.000	
	Divers (*magasinage*, etc.)	4.000.000	
	Divers		19.000.000 fr. (3,20 %)
	TOTAL		596.000 000 fr.

Recette nette par kilomètre exploité . . . . . $\frac{596.000.000 \text{ fr.}}{9\ 700 \text{ km.}} = 61\ 440 \text{ fr.}$

— — de train . . . . . $\frac{596\ 000\ 000 \text{ fr.}}{94.980\ 000 \text{ km.}} = 6^{\text{fr}}27$

tion d'un chemin à double voie de moyenne difficulté s'élève à 200.000 fr. ; soit 2/3 pour l'infrastructure et 1/3 pour la superstructure et sur un chemin à voie unique, 150.000 fr. par kilomètre : 3 5 pour l'infrastructure et 2/5 pour la superstructure.

Tous les chiffres ci-dessus sont ceux d'avant-guerre.

25. — Dépenses et Recettes d'exploitation des Chemins de fer par kilomètre de ligne et par kilomètre de train. Les dépenses et recettes des Chemins de fer sont généralement rapportées au nombre moyen de kilomètres exploités et au nombre de kilomètres de trains. En France, elles sont publiées chaque année pour l'année précédente par les comptes de gestion que les Compagnies présentent à leurs actionnaires. Elles sont publiées en outre, un an ou deux après, par le Ministère des Travaux Publics dans deux volumes intitulés *Statistique des Chemins de fer français* et consacrés l'un aux Chemins de fer d'intérêt général, l'autre aux Chemins de fer d'intérêt local et aux Tramways.

Les dépenses d'exploitation d'une grande Compagnie de Chemins de fer intéressent les quatre services principaux que nous avons passés en revue : la Direction ou Administration centrale, la Voie, le Matériel et la Traction et enfin l'Exploitation ; les recettes n'intéressent que ce dernier Service.

Nous donnons d'autre part, pages 46 et 47, à titre indicatif, les dépenses et recettes de la Compagnie P. L. M. — la plus importante comme trafic et nombre de kilomètres exploités — pendant l'année 1913, chiffres officiels, arrondis aux 100.000 francs pour en rendre la lecture plus claire.

26. — Coefficient d'exploitation. On entend par coefficient d'exploitation le rapport de la dépense à la recette.

Ce rapport dépend non seulement de divers éléments : établissement des voies, entretien des voies et bâtiments, frais de traction, etc... mais encore des tarifs appliqués aux transports.

Calcul du coefficient en nous servant des chiffres exposés d'autre part :

Recettes d'exploitation . . . . . 596.000.000 fr.
Dépenses d'exploitation . . . . . 340.000.000 fr.

Pour 9700 kilomètres exploités en 1913.

Soit par kilomètre :

$$R = \frac{596\,000.000^{f}}{9.700^{k}} = 61.440 \text{ fr.}$$

$$D = \frac{340.000.000^{f}}{9.700^{k}} = 35.050 \text{ fr.}$$

$$\text{Coefficient } \frac{D \times 100}{R} \text{ ou } \frac{35\,050 \times 100}{61.440} = 57\,\%.$$

27. — Dépenses et Recettes résultant pour l'Etat de l'exploitation des Chemins de fer. Par suite du jeu des garanties d'intérêts, l'Etat peut avoir à supporter des dépenses, remboursables d'ailleurs,

si les recettes nettes ne permettent pas de donner aux actionnaires le dividende prévu. D'un autre côté, l'Etat a contribué pour une part importante aux dépenses d'établissement de beaucoup de lignes : les capitaux qu'il a fournis directement ont été imputés, tantôt sur le budget ordinaire, tantôt sur fonds d'emprunt. Il faut donc faire entrer en ligne de compte les intérêts des capitaux fournis par l'Etat et les annuités payées par l'Etat en raison des avances que les Compagnies ont faites pour lignes neuves imposées, doublement de voies stratégiques, etc...

Enfin, il y a lieu de tenir compte des frais de l'Administration générale et du Contrôle des voies ferrées qui atteignent près de 5.000.000 de fr. par an.

Les recettes directes, qui figurent au budget comme provenant des chemins de fer, sont au nombre de trois savoir :

1° Les versements que les Compagnies font à l'Etat pour subvenir aux frais du contrôle (1.200.000 fr.) pour le P. L. M. ;

2° Eventuellement le produit net du réseau de l'Etat ;

3° Les sommes versées par les Compagnies à l'Etat, à titre de remboursement d'avances ou de partage des bénéfices.

Mais en dehors de ces recettes, les Chemins de fer en procurent à l'Etat de bien plus importantes provenant d'impôts qui les frappent à divers titres : impôt sur le prix des places des voyageurs et sur le transport des excédents de bagages, des chiens et des valeurs (1) ; le timbre des lettres de voiture ou des récépissés ; impôt sur les titres et obligations des Compagnies.

Indépendamment des impôts qu'elles payent, les Compagnies sont tenues, d'après leurs cahiers des charges, d'accorder, nous l'avons vu, à certains services publics des réductions de taxes ou même d'effectuer gratuitement certains transports pour le compte de l'Administration des Postes ; il en résulte pour elles des charges assez lourdes et pour l'Etat des économies et des produits importants :

Un quart de tarif du prix légal pour les militaires et marins voyageant en corps ou isolément, pour affaires de service, pour aller en congé, en permission ou pour rentrer dans leurs foyers.

Vis-à-vis de l'administration des Postes, les Compagnies sont tenues notamment :

1° De transporter gratuitement les agents du service en exercice de leurs fonctions ;

2° De mettre gratuitement chaque jour à la disposition de ladite administration un train dans chaque sens (Paris-Lyon, Lyon-Paris, par exemple) pour des points déterminés :

3° De transporter toutes les voitures spéciales nécessaires au service des postes, etc...

Pour les télégraphes : transport gratuit du personnel et du matériel.

Les agents des Contributions indirectes et des Douanes, chargés de la

(1) Depuis le 1er juillet 1918 sur le transport de toutes les marchandises. (*Voir I note 210*).

surveillance des Chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt sont transportés gratuitement.

Les profits pour l'État (impôts et économies résultant des immunités stipulées au cahier des charges) se sont élevés, pour le P. L. M. notamment à 100 millions, en 1913 (exactement 100.118.900 fr.).

Impôt G. V. de 12 °/₀		24 mill.	100 millions.
Timbre des récépissés (0 fr. 35 ou 0 fr. 70).		13 mill.	
Impôt sur titres, sur revenu des valeurs mobilières, etc		23 mill.	
Economies : Guerre . . .	15 mill.	40 mill.	
» Postes	20 »		
» Télégraphes . .	3 »		
» Contributions et Douanes . .	2 »		

B. — ETUDE TECHNIQUE

28. — Etudes et formalités nécessaires avant l'établissement d'une ligne de chemin de fer. La première question à résoudre, en tant qu'étude préalable, est de savoir s'il faut construire la ligne et dans quelles conditions on doit la construire : voie normale, voie étroite, traction mécanique, électrique ou animale.

Il faut donc faire une évaluation du trafic possible de la ligne et des dépenses de construction et d'exploitation. La population des villes ou communes traversées par la ligne considérée est un des principaux facteurs d'appréciation ; l'importance des usines ou manufactures en est un autre non moins important ; en un mot, il faut considérer les ressources du pays, la nature des produits fabriqués et tenir compte de l'extension possible que prendront les usines et les exploitations de la région par suite de la facilité d'écoulement de leurs produits.

Lorsqu'on a évalué le trafic probable de la ligne projetée, il faut déterminer les éléments de sa construction : type et largeur de la voie, déclivités, rayon des courbes, dimensions des gares, nombre de maisons de garde, de passages à niveau, etc.

Ces études préalables faites sur le papier et le terrain, une demande doit être adressée au Ministre des Travaux Publics (tous projets, dossiers et plans à l'appui) qui donne son autorisation s'il y a lieu après avis du service des Ponts et Chaussées, du Comité consultatif des Chemins de fer et enfin du Conseil d'État.

Ce n'est qu'après l'accomplissement de toutes ces formalités, destinées à sauvegarder en même temps l'intérêt des localités traversées, celui du commerce en général et celui du Trésor, que le Chef de l'État, sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, se prononce et, s'il adopte le projet, signe le décret de concession.

29. — Notions sur le tracé de la voie. Le problème qui se pose dans le tracé d'une ligne, expose M. Blanc dans son « Agenda des chemins de fer pour l'année 1914 », consiste à desservir, entre les deux points extrêmes, par la voie la plus directe — se rapprochant le plus de la

longueur virtuelle (1) de la ligne considérée — et la plus économique, c'est-à-dire en évitant le plus possible ses travaux d'art : tranchées, souterrains, viaducs, ponts, etc..., autant de centres de population qu'il est possible.

Après étude des divers tracés sur des cartes d'Etat-Major, chacun de ces tracés doit faire l'objet d'une étude spéciale sur le terrain, afin que l'on puisse désigner celui qui doit être préféré.

Lorsque le tracé est déterminé, on lève le plan coté du terrain et on le reporte sur le papier à l'échelle de 1/2000e avec des courbes de niveau espacées de 2 m. en 2 m. Le plan doit indiquer les constructions, les clôtures, les chemins, les cours d'eau traversés par la ligne.

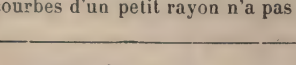
C'est au moment de la rédaction du projet définitif qu'il convient de fixer le profil type de la voie et les dimensions de la plate-forme (la partie sur laquelle reposera la voie) ; puis de déterminer, d'après ce profil, les meilleures inclinaisons à donner aux talus et le mouvement des terres résultant des déblais et des remblais.

Cette étude définitive doit être menée parallèlement dans le bureau et sur le terrain, car de la nature de celui-ci dépend souvent telle ou telle solution. On doit, à cet effet, ne pas négliger d'effectuer « des sondages pour reconnaître la nature du terrain » sur lequel on se propose d'établir la voie.

Les terrains argileux et les terrains vaseux doivent être évités même au prix d'un changement de tracé qui peut tout d'abord paraître coûteux, mais qui, en réalité, sera économique, si on envisage les conséquences d'un mauvais établissement.

30. — Déclivités et courbes, leur influence sur l'effort de traction. Les rampes et les courbes étant limitées, dans l'établissement d'un Chemin de fer, à des dimensions qui ne peuvent être dépassées, il en résulte que pour les éviter on doit, suivant la configuration du terrain et dans le but de maintenir la plate-forme à un niveau convenable, percer des tunnels, jeter des ponts, des viaducs, élever des remblais, creuser des déblais.

Quand le trafic d'une ligne projetée n'est pas bien important, on considère comme acceptable un tracé établi avec des pentes de 15 m/m par mètre et des courbes d'un rayon minimum de 500m. L'adoption de fortes pentes (40 m/m) et de courbes de faible rayon (150m) obligatoire pour les pays difficiles, pays de montagnes par exemple, exige des dispositions spéciales notamment l'installation de contre-rails sur la file intérieure des rails. Lorsqu'il s'agit d'une ligne à petit trafic, l'adoption de fortes pentes et de courbes d'un petit rayon n'a pas d'inconvénients sérieux, mais dès que la



(1) On entend par ligne virtuelle la longueur qu'aurait une ligne horizontale et rectiligne qui serait équivalente à la ligne projetée.

AxB ligne projetée ; Ax'B' ligne virtuelle de longueur équivalente à celle projetée.

ligne projetée a un trafic assez important, il faut réduire les pentes et augmenter le rayon des courbes.

L'effort de traction (1) sur une bonne route, qui est d'environ 30 kilogrammes par tonne pour une vitesse d'un mètre par seconde n'est augmenté que d'un dixième par rampe de $3^{m}/_{m}$ par mètre ; par conséquent, pour que cet effort soit doublé, il faut que la rampe ait une inclinaison de $30^{m}/_{m}$ par mètre. Sur un Chemin de fer au contraire, où l'effort de traction en palier n'est que de 3 kilogrammes par tonne à une vitesse de 25 kilom. à l'heure, la résistance à vaincre est déjà doublée sur une rampe de $3^{m}/_{m}$ par mètre ; sur une rampe de $30^{m}/_{m}$, avec augmentation d'effort de 3 kilog. par $3^{m}/_{m}$ de rampe, elle serait plus que décuplée.

Enfin, une autre considération résultant du mode de propulsion employé ne permet pas de dépasser certaines limites pour la rampe à faire gravir à une ligne de Chemin de fer : les roues de la locomotive n'avancent sur les rails que grâce à l'adhérence : si l'effort à vaincre pour remorquer la charge devient supérieur à cette adhérence, les roues glisseront sur les rails et la locomotive patinera sur place sans pouvoir avancer.

Comme l'effort de traction augmente avec l'inclinaison de la rampe, on se rend parfaitement compte que, au delà d'une certaine inclinaison, la locomotive ne trouvera même plus une adhérence suffisante pour se remorquer elle-même.

Le rayon des courbes d'une ligne est également limité par des motifs du même ordre : la solidité indispensable pour un matériel destiné à circuler à de grandes vitesses exige que les roues soient calées sur leurs essieux. Les mouvements des deux roues sont donc solidaires et comme dans une courbe la roue extérieure doit parcourir un chemin plus grand que la roue qui repose sur le rail intérieur, les roues doivent, en même temps qu'elles roulent, glisser sur le rail. Ce mouvement de glissement donne lieu à une résistance qui augmente d'autant l'effort de traction à exercer.

Il en résulte que, plus la rampe est élevée, plus la courbe est de faible rayon, plus il y a effort de traction.

En règle générale, une rampe ne peut être suivie d'une pente sans en être séparée par un palier horizontal, afin d'éviter les ruptures d'attelages, et de même deux courbes en sens inverse ne se suivent jamais sans être séparées par un alignement droit qui évite les conséquences d'un brusque changement de sens dans la force centrifuge.

31. — Eléments constitutifs d'une voie de Chemin de fer. Les voies destinées à la circulation des trains sont formées de deux files de rails parallèles en acier, reliés les uns aux autres par des éclisses et supportées soit par des traverses en bois, soit par des traverses métalliques enterrées plus ou moins profondément dans le ballast.

La voie ferrée est donc formée de quatre éléments principaux : le ballast, les traverses, les rails et les éclisses.

---

(1) *Les Chemins de Fer et les Tramways*, Adolphe Schœller, 1892.

32. — Ballast. C'est la couche ordinairement faite de gravier qui recouvre la plate-forme du Chemin de fer.

Les sables d'alluvions renfermant des silex taillés constituent le meilleur ballast, dit M. Pierre Blanc, ex-chef du secrétariat du Matériel et de la Traction du P. L. M. dans son Agenda des Chemins de fer ; ils offrent en effet la perméabilité pour l'écoulement des eaux de pluie, la mobilité et l'élasticité pour le bourrage du ballast sous les traverses, la consistance nécessaire pour empêcher la pulvérisation, l'empâtement et la congélation.

On emploie souvent des pierres ou des brique cassées quand on ne peut se procurer économiquement le gravier naturel ; parfois dans le voisinage des usines, on utilise les laitiers et scories, mais les fragments finissent par s'effriter à l'air.

33. — Traverses. Les traverses, destinées à supporter les rails, sont en chêne, en hêtre ou en pin ; on emploie aussi des traverses métalliques et on a même essayé des traverses en ciment armé.

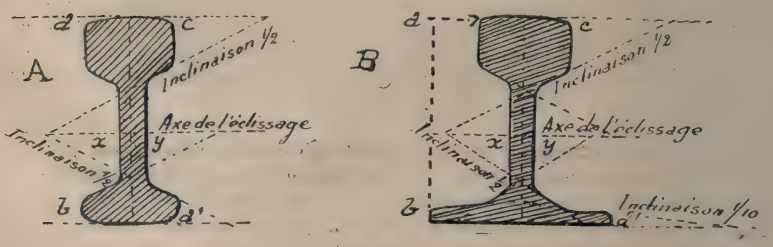
Pour en assurer leur conservation les traverses en bois subissent une préparation au moyen d'une injection de matière antiseptique qui est généralement la créosote : 5 à 7 kilog. par traverse en chêne, 13 à 24 kilog. par traverse en hêtre et 12 à 16 kilog. par traverse en pin.

L'opération du créosotage (on se sert parfois de chlorure de zinc) est fait en vase clos par vide et pression.

La distance entre traverses varie suivant la fréquence des trains qui parcourent la ligne ; elle est d'environ $0^m,75$ à $0^m,98$ pour les traverses courantes, celles qui sont voisines du joint des rails sont distantes de $0^m,60$ seulement.

La longueur des traverses varie de $2^m,60$ à $2^m,80$; la largeur de $0^m,20$ à 0^m24, l'épaisseur de $0^m,14$ à $0^m,16$.

34. — Rails. Il y a deux genres de rails : le rail à double champi-



gnon et le rail à patin ou rail Vignole, du nom de l'ingénieur anglais qui l'a introduit en Angleterre vers 1836.

Le rail à double champignon (*A*) a un profil rappelant celui d'un double **I** dont les branches sont symétriques ; la partie inférieure du rail

Vignole (*B*) se termine par un patin, tandis que la partie supérieure est constituée par un champignon.

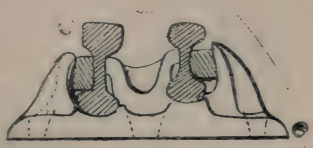
Poids et dimensions principales d'un rail de 18 mètres de longueur :

A champignon :	hauteur	*ab*	145 m/m
	largeur du champignon supérieur .	*ac*	60 —
	largeur du champignon inférieur. .	*a'b*	70 —
	épaisseur *xy* de l'âme du rail. . .		16 —
Poids :	40 kilog. le mètre.		
Rail à patin :	hauteur	*ab*	142 m/m
—	largeur du champignon.	*ac*	66 —
—	— du patin	*a'b*	130 —
—	épaisseur *xy* de l'âme du rail . . .		14 —
Poids :	47 kilog. le mètre.		

Les rails qui étaient autrefois en fer sont depuis de nombreuses années déjà en acier ; ils sont fabriqués au four Martin et la tendance actuelle est d'employer, pour la fabrication, de l'acier dur renfermant 0,45 % de carbone et 0,90 % de manganèse.

Les ingénieurs ont longtemps discuté sur la valeur relative du rail à double champignon et du rail à patin, la question est encore bien loin d'être résolue, chaque système ayant ses partisans.

En Angleterre, c'est le rail à double champignon qui est le plus employé : en France, la proportion est à peu près également répartie ; en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Russie, en Italie, en Espagne, en Suisse, on n'emploie que le rail Vignole.



Les rails à double champignon reposent sur les traverses par l'intermédiaire de pièces de fonte appelées *coussinets* qui épousent la forme du champignon inférieur et l'âme du rail et sont calées à l'aide de coins en bois ou en métal ; les coussinets sont fixés sur les traverses à l'aide de deux ou trois tire-fonds.

Le rail Vignole repose directement sur la traverse avec ou sans plaque de feutre ou par l'intermédiaire de selles en acier ; il est fixé au moyen de crampons ou mieux de tire-fonds dont la tête élargie s'applique sur la partie extrême du patin et la serre sur la traverse.

Le rail (1) — quel que soit le type — ne repose pas verticalement sur la traverse, il est nécessaire qu'il présente une certaine inclinaison afin de faciliter le passage dans les courbes, le bandage des roues des véhicules étant conique au lieu d'être parfaitement cylindrique. Dans la voie à double champignon, l'inclinaison est obtenue par la forme même du coussinet qui sert de support au rail, dans la voie Vignole où le rail repose directement sur la traverse, on entaille celle-ci de manière à donner au rail l'inclinaison voulue : c'est ce qu'on appelle le sabotage de la traverse.

(1) Blanc, *Agenda des Chemins de fer.*

La pose de la voie dans les courbes nécessite plusieurs précautions dont la principale est le surhaussement du rail extérieur à la courbe. Ce surhaussement est nécessité par l'existence de la force centrifuge qui, composée avec le poids des véhicules, donne une résultante s'écartant légèrement de la verticale ; le véhicule s'incline et les roues tendraient à abandonner le rail extérieur, si l'on ne le surélevait d'une quantité qui varie avec le rayon de la courbe et la vitesse des trains.

35. — Eclisses. On nomme éclisses des « armatures en fer ou en acier destinées à établir la continuité des rails et à assurer leur affleurement exact. » Elles s'appliquent contre l'âme du rail, au-dessous du champignon supérieur. On met deux éclisses pour assembler deux rails qui se suivent, une à l'intérieur l'autre à l'extérieur, les deux éclisses correspondantes sont réunies par des boulons qui traversent les rails, assurent un serrage énergique et donnent à l'ensemble une grande rigidité.

Une paire d'éclisses pour rails à double champignon pèse environ 16 kilog. ; celle pour rails Vignole peut atteindre 40 kilog., la suppression des coussinets permettant d'allonger les éclisses.

36. — Accessoires de la voie. On comprend sous cette expression générique notamment les appareils de changement et de croisement de voie et les plaques tournantes.

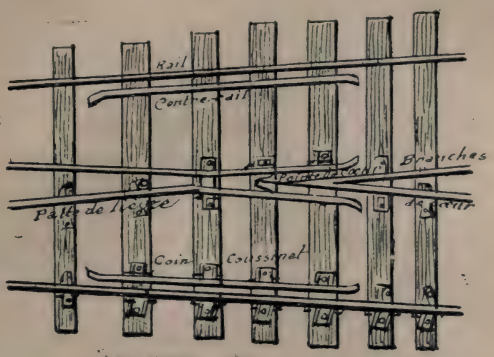
Les aiguilles (ou appareils de changement de voie) sont destinées à donner passage d'une voie sur une autre. Elles se composent d'une paire

Changement simple.

de lames (en rails généralement) mises en mouvement par un levier de manœuvre, à l'aide d'une tringle de connexion et venant, suivant la position du levier, s'appliquer contre l'un ou l'autre des rails de la voie.

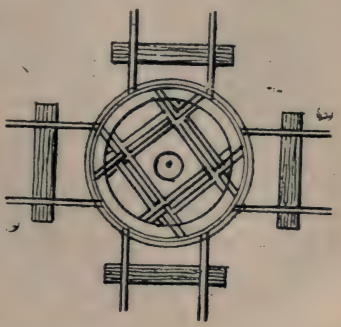
Les croisements de voie sont des appareils spéciaux placés à l'intersection des rails pour permettre le passage des trains ; ils comprennent une pointe en acier en forme de V appelée pointe de cœur placée entre deux rails, recourbés aux extrémités, dénommés pattes de lièvre ; deux

contre-rails placés le long des rails extérieurs de la voie complètent le guidage des boudins des roues pour empêcher le déraillement.



Croisement de voies.

Les plaques tournantes permettent de faire passer les véhicules d'une voie sur d'autres voies rayonnant comme elle au centre de la plaque. Elles se composent d'un plateau roulant sur des galets dans une cuve de maçonnerie. Le diamètre des plaques tournantes est ordinairement de 4m,20 à 6m,20.



37. — Classification et numérotation des voies. Les voies se classent en deux catégories :

1° Voies principales, sur lesquelles les trains circulent entre les gares et à la traversée des gares.

2° Voies accessoires comprenant les voies de garage, les voies de manœuvre, de triage, et les voies de service en général.

Les voies principales parcourues par les trains dans le sens du kilométrage s'appellent voies 1, 3, 5, etc., ou voies impaires ou encore voies montantes ; les trains qui circulent sur ces voies portent des numéros impairs.

Les voies principales parcourues dans le sens inverse du kilométrage s'appellent voies 2, 4, 6, etc., ou voies paires ou voies descendantes, et les trains qui y circulent portent des numéros pairs.

En France, en Angleterre, en Belgique, en Amérique, les trains circulent toujours sur la voie de gauche dans le sens de la marche; en Allemagne au contraire, les trains suivent la voie située à droite par rapport au sens de la marche. Ces usages différents proviennent, dit M. Schœller dans son *Traité des Chemins de fer*, de ce qu'en Angleterre on a, lors de la création des Chemins de fer, adopté les errements en usage pour les voitures sur les routes ordinaires qui, dans ce pays, circulent à gauche ; la France a adopté la pratique anglaise, tandis que l'Allemagne s'est conformée à l'usage de la circulation à droite, générale sur le continent pour les voitures.

38.* — *Matériel roulant. Le matériel roulant comprend les locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs et les wagons de toute nature.

Nous parlerons plus longuement de la locomotive (*voir I, note 39*) ; nous allons dire quelques mots des tenders et des wagons à marchandises.

Tender. — Le tender est un wagon qui suit la locomotive avec laquelle il communique et qui contient l'eau et le charbon ; il se compose d'une caisse à eau et d'un châssis porté sur deux ou trois paires de roues ; la caisse à eau, reliée par des tuyaux de prise d'eau à la locomotive, affecte en général la forme d'un fer à cheval afin que la charge soit répartie sur tous les essieux ; dans le creux formé par le fer à cheval, on place le combustible destiné au chauffage du foyer. Certaines locomotives ont le tender formant corps avec elles : on les appelle locomotives-tenders.

La caisse à eau des tenders a un volume variant de 28^{m3} à 7^{m3} ; sur le P. L. M. le plus grand nombre de tenders cubent $7^{m3},500$, viennent ensuite ceux cubant 8^{m3} et 16^{m3}, deux seulement ont une caisse à eau cubant 28^{m3}.

Un tender dont la caisse à eau cube 28^{m3} pèse à vide, c'est-à-dire sans eau et combustible, 28 tonnes ; il peut au maximum contenir 5 tonnes de combustible.

Wagons. — Les wagons se divisent en deux catégories principales : ceux destinés au transport des voyageurs (ils portent le nom de voitures) et ceux attribués au transport des marchandises. Dans l'un comme dans l'autre cas, on distingue trois parties essentielles :

a) Les essieux et les roues ayant comme accessoires les boîtes à graisse, les ressorts de suspension, etc... ;

b) Le châssis avec ses ressorts de traction, tampons de choc et plaques de garde ;

c) La caisse destinée à recevoir les voyageurs, les bagages, les animaux ou les marchandises.

Dans un essieu — ordinairement en acier coulé — on considère trois parties : les fusées, c'est-à-dire les prolongements de l'essieu à l'extérieur des roues, sur lesquelles porte la charge, les portées de calage où sont fixées les roues et enfin le corps de l'essieu, partie qui est entre les roues.

Un essieu ayant une fusée de $100^{m/m}$ de diamètre et de $200^{m/m}$ de lon-

gueur peut être chargé, sans crainte de chauffage, de 5000 k. en petite vitesse et de 3500 k. en grande vitesse.

Les voitures à voyageurs sont à 2, 3 ou 4 essieux suivant le type. Quand il s'agit de voitures très longues nécessitant l'emploi de 4 essieux et plus, on a recours aux bogies sur les centres desquels repose la caisse.

L'écartement des essieux descend rarement au-dessous de 3 mètres, il atteint 5m,50 pour les voitures à 2 essieux de dimensions ordinaires ; pour les voitures à 3 essieux, l'écartement varie entre 5m,60 et 8m,30.

Dans les voitures à bogies, l'écartement extrême peut atteindre (Compagnie P. L. M.) 17m,70.

Pour les wagons, le nombre des essieux est ordinairement de 2, sauf pour certains wagons de types spéciaux.

La roue se compose d'un corps de roue pleine en fer ou en acier fondu, d'un bandage en acier fretté à chaud et d'un boudin ou bourrelet qui est la partie adhérant au rail.

Le poids mort par voyageur pour les voitures varie suivant le type de la voiture : ordinaire, à intercirculation, de luxe, à bogies, etc.

Le poids mort moyen des voitures, par place, était le suivant en 1855 et en 1913.

1855.	1re cl.	192 kg.	2e cl.	175 kg.	3e cl.	140 kg.
1913.	1re cl.	875 kg.	2e cl.	535 kg.	3e cl.	418 kg.
		Soit par rapport à 1913.				
		78 %		67 %		66 %

Pour les wagons à marchandises le poids mort par tonne de chargement offerte varie, suivant le type de matériel, de 1k,300 à 1k,800 « La capacité d'un wagon peut être envisagée au triple point de vue :

a) Du tonnage, c'est-à-dire du poids maximum susceptible d'être porté par le véhicule ;

b) Du volume de la caisse ou mieux du cube utilisable de cette caisse ;

c) De la surface du plancher ou, ce qui revient au même, de la longueur du véhicule, puisque l'autre dimension, la largeur, ne peut varier que dans des limites très restreintes. (*Congrès International des Chemins de fer*, Paris 1900). »

Il y a deux types principaux de wagons : les wagons couverts et les wagons découverts.

Wagons couverts (1). — Fourgons à bagages, wagons à panneaux

---

(1) Pour les wagons couverts, c'est le volume utilisable de la caisse qui est à considérer en première ligne sans toutefois perdre de vue le tonnage inscrit, autrement dit la charge maximum offerte. Poids mort par tonne inscrite ou P pour un wagon pouvant porter 10 tonnes et pesant à vide (tarare par conséquent) 7320 kg (*t*) ; on aura :

$$P = \frac{t}{T} \quad \text{ou} \quad P = \frac{7320^{k}}{10} = 732 \text{ kg.}$$

Le poids mort par tonne inscrite diminue à mesure qu'augmente le tonnage inscrit, autrement dit la charge maximum offerte.

pleins, à portes roulantes et à volets d'aération pour le transport des bestiaux et des marchandises périssables, wagons-écuries avec stalles pour le transport des chevaux, wagons-bergeries à deux ou trois étages pour le transport des moutons, wagons-laitières à claire-voie à deux ou trois étages pour le transport du lait et des pots à lait vides, wagons à panneaux pleins, à portes roulantes, pour le transport des marchandises en général non périssables.

Wagons découverts. — Wagons-tombereaux (1) pour le transport des combustibles, du sable, des pierres et autres matières pondéreuses — wagons-trucks pour le transport des voitures — wagons plats appelés encore plates-formes pour le transport des masses indivisibles, des longs bois, des rails, etc...

Pour les wagons-tombereaux l'élément prépondérant à considérer est le tonnage, le volume de la caisse, déterminé par la hauteur des bords, devant toutefois également entrer en ligne de compte pour assurer au logement de certaines matières moyennement pondéreuses un volume suffisant. Poids mort par mètre cube utilisable ou P : soit un wagon tombereau dont la taxe inscrite $t = 6200$ kg. et dont le cube utilisable $C = 33^{ms}$,

on aura $P = \frac{t}{C}$ ou $P = \frac{6200}{33} = 187$ kg.

Pour les wagons plats, c'est surtout la surface du plancher qui est à prendre en considération.

Poids mort par mètre carré utilisable du plancher ou P : soit un wagon plat dont la taxe inscrite $t = 7320$ kg. et dont la surface du plancher $S = 18$ m. carrés 76, on aura $P = \frac{t}{S}$ ou $\frac{7320}{78.76} = 390$ kg.

Wagons spéciaux. — Bien que ne faisant pas partie du matériel propre des Compagnies de Chemins de fer, mais admis néanmoins à circuler sur leurs voies, il y a lieu de signaler aussi les wagons-citernes, les wagons-réservoirs, notamment, appartenant à des Compagnies particulières, à des maisons de transports, à de gros industriels, etc... destinés au transport des vins, de la bière, des alcools, de la benzine, etc... et les wagons spéciaux, appartenant également à des particuliers, aménagés par ces derniers pour le transport de certaines marchandises.

39. — Locomotives. Les premières locomotives furent des locomotives routières.

Dès 1770, un officier français, Joseph Cugnot, construisit un fardier à vapeur, visible encore au Conservatoire des Arts et Métiers de Paris. Cet appareil comportait à l'arrière un essieu à deux roues et à l'avant une roue de direction. La roue directrice était actionnée par deux cylindres

(1) Certains wagons-tombereaux sont munis d'une barre de faîtage, ordinairement mobile, c'est-à-dire pouvant se rabattre sur le wagon, permettant de bâcher facilement et convenablement le chargement.

verticaux à simple effet dont les tiges étaient reliées par des encliquetages au moyen de la roue ; la chaudière à vapeur était sphéroïdale.

Toute locomotive à vapeur est composée de trois parties essentielles :

1° L'appareil de vaporisation ou chaudière comprenant : le foyer, les tubes et la boîte à fumée, la cheminée, ainsi que les appareils de sûreté (manomètre, sifflet d'alarme, indicateur de niveau d'eau, le régulateur, le tuyau de prise de vapeur), etc.

2° L'appareil moteur ou mécanisme, se composant des cylindres et de leurs pistons, des bielles motrices, des tiroirs avec leurs coulisses ;

3° Le véhicule, composé d'un châssis rectangulaire muni à l'avant et à l'arrière de crochets et chaînes d'attelage ainsi que de tampons de choc : ce châssis est porté par les roues au moyen de ressorts que soutiennent les boîtes à graisse.

La chaudière tubulaire, c'est-à-dire celle dans laquelle les gaz chauds traversent un faisceau de tubes entourés d'eau, constitue un des appareils évaporatoires les plus parfaits. On emploie maintenant des tubes à ailettes, c'est-à-dire de tubes munis à leur partie intérieure d'ailettes longitudinales dont la dimension varie suivant le type de la machine. Grâce à ces ailettes on arrive à augmenter la surface de chauffe tubulaire des 3/4 environ de sa valeur primitive.

Le principal type de la locomotive est la locomotive compound (mot anglais qui signifie composé). Dans la locomotive ordinaire, la vapeur agit en se détendant dans chacun des cylindres et lorsqu'elle a produit son action, elle se rend dans l'atmosphère par la tuyère d'échappement.

Dans la compound, la vapeur agit d'abord en se détendant dans un cylindre qui s'appelle cylindre à haute pression ou petit cylindre : elle s'échappe de celui-ci en conservant une certaine pression et achève de se détendre dans un second cylindre qui porte le nom de cylindre à basse pression ou gros cylindre ; elle s'échappe enfin de ce dernier dans l'atmosphère.

Les locomotives Compound peuvent se diviser en trois catégories :

les locomotives Compound à deux cylindres, le cylindre de haute pression à droite de la machine, et celui de basse pression à gauche ;

les locomotives Compound à trois cylindres : deux extérieurs à haute pression et un seul à base pression ;

les locomotives Compound à quatre cylindres : deux à haute pression et deux à basse pression.

Le combustible employé en France (1) pour les locomotives est la houille qu'on mélange à des agglomérés et à du coke, mais c'est la houille qui représente le plus fort tonnage.

(1) Voir page 65, renseignements concernant la fourniture du charbon nécessaire, en 1911, au réseau ferroviaire français.

Il a été délivré aux locomotives P. L. M., en chiffres ronds :

En 1906. . . .	1.400.000	tonnes de combustibles.
— 1907. . . .	1.540 000	—
— 1908. . . .	1.560.000	—
— 1909. . . .	1.600.000	—
— 1910. . . .	1.620.000	—
— 1911. . . .	1.700.000	—
— 1912. . . .	1.800.000	—
— 1913. . . .	1.840.000	—
— 1914. . . .	1.770 000	—
— 1915. . . .	1.830.000	—
— 1916. . . .	2.130.000	—

Alors que le prix moyen de la tonne de houille (transport compris) était pour le P. L. M. de 24 fr. en 1906 et de 30 fr. en 1913, il s'éleva à 80 fr. en 1916 ; il a dépassé ce chiffre en 1917.

Pour l'ensemble des réseaux (Chambre des Députés 27 mars 1918. Discussion concernant le relèvement des tarifs) le prix moyen du combustible était de 21 fr. 95 la tonne en 1914, il a atteint 101 fr. en 1917.

L'effectif des machines était en 1910 sur le P. L. M. de 3200 locomotives ayant effectué :

Voyageurs	trains express	(17,2 %)	17.530.000 kilom.	101.940.000 kilom.
	— directs et omnibus	(29,1 %)	29.740.000 —	
Marchandises	— de messageries .	(11,6 %)	11.840.000 —	
	— de marchandises .	(42,1 %)	42.830.000 —	

Parcours moyen d'une locomotive pour les trains visés

$$\frac{101.940.000}{3200} = 31.860 \text{ kilom.}$$

En 1916, l'effectif était de 3690 locomotives ayant effectué.

Par trains express	11.000.000 kilom.	10 %	105.880.000 kilom.
— directs et omnibus.	3.300.000 —	3 %	
— de messageries. .	23.320.000 —	22 %	
— de marchandises. .	68.260.000 —	65 %	

Parcours moyen d'une locomotive 31.400 kil. pour les seuls trains visés.

La consommation de combustible varie suivant la valeur et la vitesse des trains ; elle est évaluée en moyenne à celle ci-après par kilomètre de machine sur le P. L. M. :

Voyageurs :	Trains express	17 kilog. 600
—	Trains directs et omnibus . .	11 — 250
Marchandises :	Messageries (G. V.).	12 — 400
—	Marchandises (P. V.) . . .	16 — 540

Malgré la réduction de ses trains résultant de l'état de guerre, le P. L. M. brûle en moyenne par jour 7000 tonnes de combustible.

Le travail d'une machine est le produit de l'effort qu'elle doit faire pour parcourir x kilom. en remorquant un tonnage y dans l'unité de temps considérée (1 heure par exemple) ; la puissance de la machine en situation normale de marche, c'est le travail que cette machine peut développer dans l'unité de temps (1 heure), ou le produit de l'effort par la vitesse. Les conditions atmosphériques peuvent modifier sensiblement la puissance des machines ; l'état du rail modifie l'adhérence ; le froid, le vent augmentent la résistance et peuvent diminuer la puissance de production de vapeur en augmentant les pertes.

Une locomotive à 4 essieux couplés pèse de 50 à 70 tonnes ; la chaudière peut contenir de 3600 à 5700 litres d'eau ; le foyer de 500 à 620 kilog. de combustible (2 à 300 kilog. par m² de surface de grille) ; enfin la sablière peut renfermer de 180 à 250 kilog. de sable, ce qui porte au total le poids de la locomotive en situation moyenne de marche à 54.280 kilog. au minimum et 76.570 kilog. au maximum.

Sur une ligne sans déclivité, autrement dit à palier, une machine de train de marchandises peut remorquer une charge brute de :

3000	tonnes	à la vitesse de	15	kilom.	à l'heure
2600	—	—	20	—	—
2000	—	—	30	—	—
1400	—	—	40	—	—
1000	—	—	50	—	—
700	—	—	60	—	—

Sur deux lignes ayant respectivement une rampe de $5^m/_m$ et de $10^m/_m$, la charge brute à remorquer, aux vitesses de marche considérées, sera de :

A la vitesse de	15	k. à l'heure	rampe $5^m/_m$	1060	t. rampe $10^m/_m$	620 t.
—	20	—	—	1000	—	580
—	30	—	—	880	—	540
—	40	—	—	650	—	400
—	50	—	—	500	—	300
—	60	—	—	370	—	220

La vitesse du train et le profil de la ligne influent donc sur la charge brute à remorquer qui décroît à mesure que la vitesse augmente et que croît la rampe.

40. — Unité technique des Chemins de fer. Dans le but de faciliter les échanges internationaux et d'éviter les transbordements aux frontières, des conditions uniformes pour l'admission du matériel roulant à la circulation internationale ont été arrêtées dans trois conférences qui, sur l'initiative du Gouvernement Suisse, se sont tenues à Berne en 1882, 1886 et 1907. Les résolutions prises dans la conférence de 1907 ont été rendues applicables sur le réseau français par arrêtés ministériels du 15 juin 1908 :

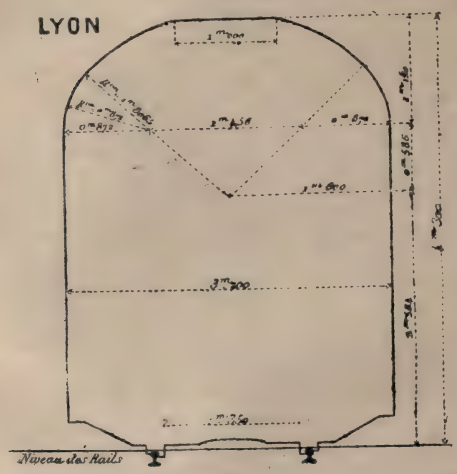
a) L'un par le Ministre des Travaux Publics, relatif à la largeur de la

voie mesurée entre les bords intérieurs des têtes de rails, pour les voies neuves à poser et pour les voies à réfectionner (1m,435 à 1m,470 dans les courbes), à la construction et à l'entretien du matériel roulant et au chargement des wagons ;

b) L'autre par le Ministre des Finances, relatif à la fermeture des wagons devant passer en douane.

41. — Gabarit. La mesure ou la forme du passage libre sous les ouvrages d'art et les tunnels, correspondant au développement maximum du chargement des wagons de marchandises, est indiquée au moyen de gabarits dits de chargement. D'après les règlements des Compagnies, aucun wagon de marchandises ne doit être expédié s'il n'a passé librement au gabarit ; tout chargement qui excéderait les dimensions du gabarit doit être refait dans les conditions normales.

Le gabarit qui se trouve ordinairement en travers de l'une des voies de service des gares à marchandises se compose d'une tringle ayant la forme du contour adopté comme limite, forme qui est assez variable suivant les Compagnies ; cette tringle est suspendue à un bâti en bois ou en fer, de manière à lui laisser la faculté d'osciller si elle est accrochée par le véhicule à contrôler ; sur certains réseaux, une clochette est fixée à la tringle et son tintement marque que le wagon examiné ne passe pas librement, le chargement dans ce cas doit être remanié.



A la suite du protocole final proposé le 14 décembre 1912 par la Commission internationale qui s'est réunie à Berne à l'effet d'établir un gabarit passe-partout pour wagons à marchandises et des règles générales déterminant les dimensions transversales des véhicules et des chargements, le Ministre des Travaux Publics a pris le 1er mai 1914 un arrêté en conséquence :

« Les wagons à marchandises circulant sur toutes les lignes ouvertes au trafic international doivent au repos, dans leur position médiane en voie droite, se tenir dans toutes leurs parties soumises aux oscillations des ressorts de suspension, à l'intérieur du gabarit prévu. »

FOURNITURE DE CHARBON NÉCESSAIRE AU RÉSEAU FERRORIAIRE FRANÇAIS

En 1911 (dernière année pour laquelle ces renseignements ont été fournis par le zeitung des Vereins du **13** février **1915**) la consommation du charbon nécessaire à l'alimentation des locomotives s'est élevée par réseau au tonnage ci-après, avec en regard la provenance

RÉSEAUX	Consommation totale		PROVENANCE DES CHARBONS							
			France		Angleterre		Belgique		Allemagne	
	T	%	T	% (1)	T	% (1)	T	% (1)	T	% (1)
P. L. M.	1.817.700	23,34	1.356.200	74 61	181 300	9,97	16 900	0,93	263.300	14,49
Nord . . .	1.527.100	19,61	1.071.300	70,15	17.600	1,15	431.800	28,28	6.400	0,42
Etat { ancien et nouveau réseau	1.454.900	18,68	364.000	25,02	1.005.900	69,14	—	—	85.000	5,84
Orléans . . .	1.217.600	15,64	402.200	33,03	601.000	49,36	110.100	9,04	104.300	8,57
Est.	1.131.200	14,53	572.800	50,64	—	—	307.000	27,14	251.400	22,22
Midi	501.400	6,44	153.200	30,56	247.400	49,34	—	—	100.800	20,10
Divers. . . .	136.800	1,76	90.900	66,45	30.300	22,15	13.300	9,72	2.300	1,68
		100 %		moyenne 51,50		moyenne 33,40		moyenne 15,00		moyenne 10,50
	7.786.700 T (A)		4.010.600 T soit 51,50 % par rapport à la consommation totale (A)		2.083.500 55.18 % (2)		879.100 23.28 % (2)		813.500 21.54 % (2)	
					3.776.100 T soit 48.50 % par rapport à la consommation totale A.					

(1) Par rapport à la consommation totale par réseau.
(2) — — étrangère.

42. — Trains (classement, vitesse, composition, charges).

Classement. — Les trains se classent en :

Trains de voyageurs : Assurent le transport des voyageurs, conformément aux observations du livret de marche ;

Trains mixtes : Transportent des voyageurs et des marchandises ;

Trains de messagerie : Assurent normalement le transport des marchandises de grande vitesse, principalement les denrées ;

Trains de marchandises : Ne transportent que des expéditions de petite vitesse ;

Trains de service : Assurent les transports de service de la Compagnie (ballast, matériaux de construction, etc...) ;

Trains légers : Sont des trains à composition réduite transportant, soit des voyageurs seulement, soit des voyageurs et des marchandises.

Charge. — La charge que l'on peut donner à un train varie : avec le type de la machine, suivant son adhérence et sa puissance de vaporisation, suivant les rampes et courbes des lignes à parcourir et enfin suivant l'état de l'atmosphère.

La charge brute d'un train s'exprime en tonnes et représente le poids total des véhicules (poids mort que la locomotive doit remorquer et de la charge utile (poids des marchandises chargées).

La charge moyenne utile des trains de marchandises P. V. a été sur le P. L. M. en :

1910 de 207t, 1913 de 220t, 1914 de 180t, 1916 de 230t.

Composition. — La composition d'un train est faite suivant le profil de la ligne et la vitesse exigée ; plus la vitesse est grande plus la charge offerte est faible avons-nous déjà vu ; par conséquent le nombre de véhicules à affecter à un train varie suivant les cas.

Trains de voyageurs : ne peuvent sur le P. L. M. comprendre plus de 24 voitures (les véhicules à bogies étant comptés pour 2 voitures).

Trains mixtes : peuvent comprendre de 24 à 30 véhicules.

— *de messagerie* : ne peuvent comprendre plus de 30 wagons.

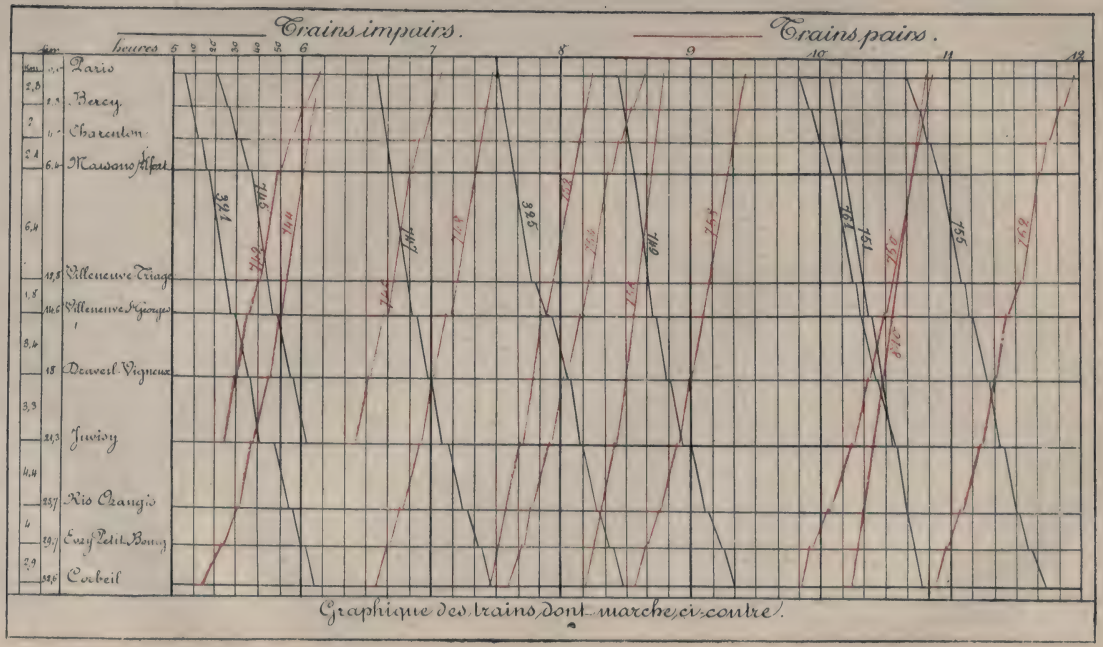
— *de marchandises* : peuvent comprendre de 30 à 65 wagons.

Vitesses. — Il y a lieu de faire une distinction entre la vitesse commerciale et la vitesse moyenne de marche.

La *vitesse commerciale* représente la rapidité réelle du transport depuis le point de départ jusqu'au point terminus, sans tenir compte des stationnements ; c'est une moyenne des temps de marche et de stationnements ; on l'obtient en divisant le nombre total de kilomètres parcourus de la gare de départ à celle d'arrivée par le nombre d'heures employées à faire ce trajet, sans déduire le temps des arrêts.

La *vitesse moyenne de marche* représente le temps réellement employé pendant la marche et qu'on obtient en défalquant du temps total le temps des stationnements.

Ainsi que l'expose M. René Varennes dans son *Etude sur l'accroissement*



Graphique des trains dont marche en contre.

de la vitesse des trains en France (*Bulletin* de novembre 1895 des *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France*), l'influence d'un arrêt intermédiaire ne se faisant pas seulement sentir par la perte du temps alloué pour le stationnement, il y a lieu de faire entrer également en ligne de compte pour la détermination de la vitesse moyenne de marche :

a) La perte de temps pour l'amortissement de la vitesse jusqu'au moment où l'arrêt est obtenu ;

b) La perte de temps pour le démarrage,

au total 2′ environ.

On peut conclure que la vitesse moyenne de marche effective, ou plutôt la vitesse moyenne de pleine marche, est obtenue en défalquant du temps du parcours total :

1° La durée des stationnements.

2° Deux minutes par arrêt.

Le tableau ci-après (page 68) indique, pour chacun des grands réseaux français, quelles étaient en juillet 1914 la vitesse commerciale et la vitesse moyenne de marche de celui de leur train-express ayant la marche la plus rapide.

La vitesse moyenne de marche d'un train de marchandises est sur le P. L. M. de 35 kilomètres à l'heure avec un tonnage de 1500 tonnes en palier et de 700 tonnes en rampe de 5 m/m.

43. — Graphique des trains. Ce n'est pas la seule commodité du public qui exige des heures d'arrivée et de départ bien déterminées, dit M. Schœller dans son Traité des Chemins de fer que nous avons déjà cité, les horaires sont également indispensables pour la sécurité, impossible à garantir, en raison de la vitesse des trains, si tout n'était réglé d'avance d'une façon mathématique. L'étude de la marche des différents trains qui circulent sur une même ligne, avec des vitesses très inégales et dans les deux sens, est certainement l'un des problèmes dont la solution paraît des plus compliquées à juste titre, d'ailleurs.

L'établissement du service, sur une ligne donnée, est soumis tout d'abord à une foule de conditions extérieures qu'il n'est pas toujours facile de concilier : il faut se rendre compte avec soin des habitudes et des besoins des populations à desservir, peser l'importance relative de vœux souvent contradictoires, se soumettre aux exigences du service postal, réaliser dans les meilleures conditions possibles les correspondances aux points de jonction et de bifurcation.

Abstraction faite de toutes ces difficultés, l'étude serait encore très ardue, sans l'emploi d'un procédé graphique qui permet de représenter très commodément et de saisir d'un coup d'œil la position kilométrique de tous les trains sur une ligne donnée, d'après les heures de journée ; on forme, à cet effet, un tableau graphique de la marche des trains.

M. Schœller donne du graphique des trains une description aussi claire que documentée :

RÉSEAUX	TRAINS RAPIDES Parcours	Distances	HEURES		Durée du trajet	Vitesse Commerciale V. C.	Durée totale des Stationnements	Nombre d'arrêts	Temps total perdu par ces arrêts (2 minutes par arrêt)	Vitesse moyenne de marche V. M.
			de départ	d'arrivée						
1	2	3	4	5	6 (4 — 5)	7 $\frac{6}{3}$	8	9	10	11 $\frac{6-(8+10)}{3}$
		kilom.				kilom.	minutes		minutes	kilom.
P. L. M. .	Paris-Marseille .	862	21^h	8^h58	11^h58	72	32 (*a*)	5	10	76
P. O. . .	Paris-Bordeaux .	588	10	16 54	6 54	85	41 (*b*)	4	8	96
Midi . .	Bordeaux-Cette .	476	7 40	14 24	6 44	70	46 (*c*)	6	12	82
Est. . .	Paris-Nancy . .	351	9	13 15	4 15	82	7 (*d*)	2	4	86
Nord . .	Paris-Calais . .	298	9 55	13 10	3 15	91	3 (*e*)	1	2	94
Etat . .	Paris-Le Havre .	228	8 10	11 01	2 43	83	5 (*f*)	1	2	87

a) Laroche $2^h,33 \rightarrow 2^h,38$ (S. 5′). Dijon $1^h,20 — 1^h,26'$. (S. 6′). Lyon $3^h,56' — 4^h$ (S. 6′). Valence $5^h,31 — 5^h,34$ (S. 3′). Avignon $7^h,06 — 7^h,18$ (S. 12′) = 32′

b) Orléans $11^h,24 — 11^h,42$ (S. 8′). Tours $12,36 — 13^h$ (S. 24′). Poitiers $14^h — 14^h,04$ (S. 4′). Angoulême $15'18 — 15^h,23$ (S. 5′) = 41′

c) Agen $9^h,20 — 9^h,26$ (S. 6′). Montauban $10^h,08 — 10^h,22$ (S. 14′). Toulouse $11^h,01 — 11^h,11$ (S. 10). Carcassonne $12^h,27 — 12^h,31$ (S. 4′). Narbonne $13^h,15 — 13^h,24$ (S. 9′). Béziers $13^h,44 — 13^h,47$ (S. 3′) = 46′

d) Châlon $10^h,56 — 11^h,01$ (S. 5′). Bar-le-Duc $11^h,58 — 12^h$ (S. 2′) = 7′

e) Amiens $11^h,17 — 11^h,20$ (S. 3′) = 3′

f) Rouen $9^h,56 — 10^h,01$ (S. 5′) = 5′

Marche des trains. Tableau-Horaire Juillet 1914 - Désignation de quelques trains

Dist	Stations	321	745	747	325	749	761	751	755	-	-	-
-	Paris	5.5	5.20	6.33	7.30	8.25	9.50	10.5	10.40			
3	Bercy-Ceinture	-	5.26	-	-	-	9.56	-	10.46			
5	Charenton	5.13	5.31	-	-	-	10.1	-	10.51			
7	Maisons-Alfort-Alfortville	5.18	5.36	-	-	-	10.6	-	10.56			
13	Villeneuve St Georges-Triage	-	-	-	7.49	-	10.15	-	11.5			
15	Villeneuve St Georges	5.29	5.48	6.53	7.56	8.43	10.19	10.24	11.10			
18	Draveil-Vigneux	5.36	5.55	7.	8.4	8.50	10.26	..	11.17			
22	Juvisy	5.47	6.2	7.9	8.13	9..	10.33	10.34	11.25			
26	Ris-Orangis	5.54	-	7.16	8.21	9.8	-	-	11.31			
30	Evry-Petit-Bourg	6.1	-	7.23	8.28	9.15	-	-	11.38			
33	Corbeil	6.6	-	7.28	8.33	9.20	-	10.48	11.43			

Dist	Stations	742	744	746	748	702	754	706	758	760	810	762
-	Corbeil	-	5.19	-	6.35	7.28	7.36	8.12	8.34	9.52	10.14	10,33
3	Evry-Petit-Bourg	-	5.25	-	6.41	-	7.42	-	8.40	9.58	-	10.59
7	Ris-Orangis	-	5.32	-	6.48	-	7.49	-	8.47	10.6	-	11.6
11	Juvisy	5.23	5.39	6.27	6.56	7.43	7.57	8.26	8.55	10.17	-	11.15
15	Draveil-Vigneux	5.31	5.45	6.33	7.2	-	8.3	-	9.1	10.23	-	11.24
18	Villeneuve St Georges	5.38	5.51	6.41	7.10	7.54	8.10	-	9.8	10.32	-	11.29
20	Villeneuve St Georges-Triage	5.42	-	-	-	-	8.14	-	-	-	-	11.34
26	Maisons-Alfort-Alfortville	5.52	-	6.53	-	-	8.24	-	-	-	-	11.43
28	Charenton	5.58	-	6.58	-	-	8.29	-	-	-	-	11.48
30	Bercy-Ceinture	6.3	-	-	-	-	8.34	-	-	-	-	11,53
33	Paris	6.9	6.9	7.6	7.29	8.15	8.40	8.49	9.27	10.53	10.50	11.59

« On trace tout d'abord un canevas dont les lignes verticales équidistantes représentent les heures et les minutes (ordinairement par 10') tandis que les lignes horizontales, dont l'écartement variable donne les distances kilométriques à une échelle déterminée, correspondent aux stations de la ligne.

« On conçoit que, sur un tel canevas, la marche d'un train pourra être représentée par une ligne oblique, et que la position du train sur la ligne à chaque instant sera donnée, comme lieu, par l'intersection de l'oblique et des lignes horizontales, et comme temps, par l'intersection de l'oblique avec les lignes verticales. Les trains dont les obliques sont les moins inclinées sont évidemment ceux qui marchent le plus vite.

« On a l'habitude de tracer sur un même tableau les trains marchant dans les deux sens et représentés par des obliques d'inclinaison opposée.

« Sur les graphiques des lignes à double voie (voie montante et voie descendante) aussi bien que sur ceux des lignes à voie unique, une oblique ne doit jamais couper une autre oblique de même sens moins inclinée en dehors d'une station. Cette intersection indique, en effet, que le train représenté par l'oblique la plus rapprochée de la verticale, marchant plus vite que le premier, le rejoindrait en ce point : l'intersection doit avoir lieu à une station afin que le train le moins rapide puisse se garer pour laisser passer l'autre.

« Le service, ainsi arrêté sur un graphique, est ensuite traduit en chiffres, suivant la forme habituelle aux voyageurs, dans les livrets indicateurs de la marche des trains. »

Les tableaux de la marche des trains sont soumis à l'approbation ministérielle.

44. — Freins. Dans le but d'enrayer instantanément la vitesse d'un train on se sert de freins, soit de freins ordinaires dits freins à main, soit de freins continus.

Le frein à main consiste en une vis ou un levier agissant sur un ou plusieurs sabots en bois ou en métal venant s'adapter contre les bandages des roues ; l'agent chargé de la manœuvre du frein est placé dans une guérite attenant au wagon à freiner. Le nombre des freins à main d'un même train varie avec la composition, la charge et la nature du train, ainsi qu'avec le profil de la ligne.

Les freins à main agissant lentement, il est difficile d'obtenir une action simultanée des divers serre-freins d'un train (1) ; enfin, le nombre d'agents à placer dans chaque train serait souvent considérable, aussi a-t-on cherché à mettre la commande de tous les freins entre les mains d'un seul et même agent : le mécanicien.

La solution vraiment pratique du problème fut réalisée en Amérique par George Westinghouse (2) qui fit breveter en 1869 un frein direct dans lequel l'air était comprimé dans un réservoir à l'aide d'une pompe à vapeur placée sur la machine. Par la manœuvre d'un robinet à trois voies,

(1) Blanc, *Agenda des Chemins de fer*, 1914.
(2) Lordier, *La Science et la Vie*, mai 1914.

le mécanicien envoyait de l'air dans une conduite générale régnant tout le long du train : cet air, en déplaçant le piston du cylindre de frein monté sur chaque voiture, commandait l'ensemble de tringles et de leviers constituant la timonerie et opérait le freinage. En amenant le robinet à trois voies dans une autre position, on laissait échapper l'air, ce qui provoquait le desserrage des sabots.

Des améliorations ont été apportées au système Westinghouse, mais le principe est resté le même ; ce frein, universellement connu, est adopté par tous les réseaux français et la plupart des réseaux étrangers.

Un frein est continu quand le mécanicien peut le serrer simultanément sur tous les véhicules du train sans avoir à faire intervenir un autre agent ; un frein continu est automatique quand il se serre de lui-même sur tous les véhicules d'un train, sans l'intervention des mécaniciens, notamment par suite de rupture d'attelages.

Un frein continu est modérable quand le mécanicien peut le serrer à volonté, maintenir le serrage constant pendant tout le temps qu'il veut et le faire varier comme il veut en l'augmentant ou en le diminuant.

En règle générale, la machine du train porte un petit moteur comprimant de l'air dans un réservoir d'où partent deux conduites distinctes longeant tout le train ; une de ces conduites est destinée au frein automatique et l'autre au frein modérable.

45. — Organisation des gares. On appelle gares, stations ou haltes, les points où les trains s'arrêtent normalement pour les besoins du service.

Le service des gares comprend : le mouvement des voyageurs et des marchandises, la perception des taxes, la surveillance des cours et des voies, la formation des trains, leur circulation dans l'enceinte des gares, etc.

Les stations se distinguent des gares en ce qu'elles n'interviennent pas dans la formation des trains ; elles sont ouvertes soit à tous les services, soit seulement à la grande vitesse, soit uniquement aux voyageurs et bagages.

On appelle haltes les stations ouvertes seulement aux voyageurs avec ou sans bagages, les voyageurs étant tenus dans le premier cas d'aider au chargement ou au déchargement de leurs bagages.

Une gare complète de moyenne importance a à sa tête un chef de gare secondé par un ou plusieurs sous-chefs. Les deux services G. V. et P. V. sont centralisés dans la même main : celle du chef de gare. Le service de la circulation des trains est réservé au chef de gare et en son absence aux sous-chefs. A la tête du service des bagages et marchandises de grande vitesse est placé, suivant l'importance de la gare, un chef de bureau ou un facteur-chef, secondé par un receveur pour la distribution des billets aux voyageurs et des employés chargés de l'application des taxes, de la vérification des écritures reçues, de la mise à disposition et de la livraison des colis, de l'acheminement de ceux remis en gare, du règlement des litiges, etc.

A la tête du service de la petite vitesse se trouve également un chef de

bureau secondé par un sous-chef et ayant sous ses ordres un certain nombre d'employés dont les attributions sont semblables à celles de leurs collègues de la grande vitesse.

Le service de la manutention des colis G. V. et P. V. est sous la surveillance des chefs de manutention.

Les hangars sous lesquels sont déposées les marchandises reçues ou à expédier, ordinairement un hangar pour les livraisons et un pour les expéditions, portent le nom de halles aux marchandises ; à l'entrée du hangar des expéditions P. V. se trouve un gabarit (voir *I*, *note 41*) qui est destiné à indiquer si les wagons chargés sont dans les conditions requises pour circuler et passer sous les ouvrages d'art.

46. — Gares de triage. Une gare de triage, plus spéciale aux envois de petite vitesse, est une gare disposant d'un grand emplacement et d'un nombre assez important de voies de manœuvre où les wagons sont triés : à la machine, au chariot, à la plaque tournante et surtout à la gravité, pour être dirigés ensuite sur les destinations rayonnant autour de cette gare.

Les gares de triage (1) permettent de dégager les grandes gares de marchandises dont elles sont les annexes : cette subdivision a eu l'avantage de reporter une grande partie des opérations en dehors des villes, le triage qui réclame de grands espaces pouvant être effectué sans inconvénient à une certaine distance.

47. — Embranchements particuliers. Dans l'intérêt du commerce et pour faciliter les transports par chemins de fer, l'Etat a imposé aux Compagnies (art. 62 du cahier des charges) (2) l'obligation de concéder des embranchements à certaines entreprises particulières, c'est-à-dire des voies (venant s'embrancher avec les voies du chemin de fer) desservant les usines ou magasins des embranchés.

Les embranchements, dont le développement prend chaque jour un essor nouveau (actuellement sur le P. L. M. le nombre des embranchements particuliers — non compris les embranchements militaires créés depuis la guerre — n'est pas inférieur à 600 il est d'environ 1400 pour le Nord) ont pour avantage d'éviter à l'embranché un transport par voiture et un transbordement ; pour le chemin de fer, ils ont le double mérite de lui assurer une clientèle fixe et de désencombrer ses gares, le chargement et le déchargement ayant toujours lieu au point d'attache.

---

(1) Schœller, *Etude sur les Chemins de fer.*

(2) Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines (a) qui offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

(a) Il a été, par extension, autorisé et créé des embranchements pour l'exploitation des carrières et même pour des établissements commerciaux : magasins généraux, docks, entrepôts, grands magasins de bois et de vins, etc.

Les embranchements particuliers — qui constituent des propriétés privées, complètement en dehors de l'enceinte du chemin de fer — sont construits aux frais des propriétaires et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les conditions d'exécution sont d'ailleurs réglées par des projets et des traités qui sont soumis à l'approbation ministérielle.

L'entretien des embranchements doit être fait avec soin, aux frais des propriétaires ; la Compagnie a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur l'embranchement.

Le but de l'embranchement est de desservir l'exploitation minière ou autre, afin de permettre aux wagons vides de venir prendre charge en vue de leur expédition, ou aux wagons contenant des marchandises à l'adresse de l'embranché d'être déchargés directement dans les magasins ou ateliers du dit embranché.

Depuis le 1er mai 1898 (art. 87 de la loi de finances du 13 avril 1898) l'obligation de concéder des embranchements particuliers s'applique aux concessionnaires de Chemins de fer à voie étroite.

48. — *Signaux*. Les signaux constituent le langage employé par les agents des Chemins de fer pour indiquer si la voie est libre ou occupée, pour commander aux trains en mouvement l'arrêt ou le ralentissement ou pour leur fournir des indications utiles pour le service ; de là deux sortes de signaux : les *signaux impératifs* et les *signaux indicateurs*.

Certains signaux s'adressent aux yeux (*signaux optiques*), d'autres s'adressent aux oreilles (*signaux acoustiques*) ; enfin les uns sont des *signaux fixes*, les autres sont des *signaux mobiles*.

Les premiers signaux, nous apprend M. Schœller dans son *Traité des Chemins de fer*, furent employés en 1840 en Angleterre, sur le chemin de fer de Stockton à Darlington ; *on avait placé en huit points dangereux, des mâts portant d'énormes lampes garnies d'un verre mi-partie rouge et vert, masqué à l'aide d'une coulisse ; lorsque la coulisse, levée à moitié ne montrait que la couleur verte, le signal signifiait « attention », lorsque la coulisse, levée complètement, laissait apercevoir également le verre rouge, il signifiait « danger »*.

En France, le système des signaux est uniforme depuis 1885, étant régi par un code des signaux approuvé par décision ministérielle du 15 novembre 1885 et appliqué par toutes les Compagnies, code dont nous allons donner quelques extraits :

Art. 2. — Les signaux de la voie, c'est à-dire les signaux faits de la voie aux agents des trains ou des machines, sont destinés, soit à indiquer la voie libre, soit à commander l'arrêt ou le ralentissement, soit à donner la direction. Dans tous les cas l'absence de signal indique que la voie est libre.

Art. 3. — Le signal de ralentissement fait à des trains en pleine marche indique que la vitesse effectuée doit être réduite de façon à ne pas dépasser un maximum de 30 kilom. à l'heure pour les trains de voyageurs, et de 15 kilom. pour les trains de marchandises.

SIGNAUX MOBILES

ART. 4. — Les signaux mobiles ordinaires sont faits :

Le jour, avec des drapeaux, des guidons, un objet quelconque ou le bras ; la nuit, ou le jour par temps de brouillard épais, avec des lanternes à feu blanc ou de couleur ;

Le jour comme la nuit avec des pétards.

ART. 5. — La voie libre peut être indiquée en présentant aux trains :

Le jour, le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train ;

La nuit, le feu blanc.

ART. 6. — Le drapeau rouge déployé tenu à la main par un agent commande l'arrêt immédiat.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Le feu rouge commande l'arrêt immédiat.

A défaut de feu rouge, l'arrêt est commandé par toute lumière vivement agitée.

ART. 7. — Le drapeau vert déployé ou le guidon vert commande le ralentissement.

ART. 8. — Le feu vert commande le ralentissement.

ART. 9. — Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt, soit de jour, soit de nuit, lorsque, à raison des troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient pas être suffisamment perceptibles.

SIGNAUX FIXES

Signaux acoustiques. — En France, on emploie sur toutes les voies uniques et même sur certaines voies doubles des cloches électriques d'annonce des trains. Elles sont placées dans les gares, aux passages à niveau et en certains points particuliers de la voie.

Signaux fixes optiques à indications permanentes. — Tout le long des voies sont plantés des poteaux kilométriques et hectométriques, des tableaux indiquant la valeur des pentes, des rampes, etc... D'autres signaux fixes éclairés la nuit préviennent les mécaniciens qu'ils vont aborder une bifurcation, un pont tournant, un heurtoir, qu'ils doivent siffler pour demander leur direction, s'arrêter ou ralentir.

Signaux fixes optiques à indications variables. — Ces signaux qui sont les plus nombreux et qui sont placés à gauche ou au-dessus de la voie à laquelle ils s'adressent, ont pour objet d'indiquer si la voie est ouverte ou fermée, ou si le train doit les franchir en ralentissant.

ART. 11 *du Code des Signaux.* — Les signaux fixes de la voie sont :

Les disques ou signaux ronds.

Les signaux d'arrêt absolu.

Les sémaphores.

Les signaux de ralentissement.
Les indicateurs de bifurcation, et signaux d'avertissement.
Les signaux indicateurs de direction des aiguilles.

ART. 12. — Le disque ou signal rond (1) peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le disque fermé c'est-à-dire présentant au train sa face rouge perpendiculaire à la voie, le jour, ou un feu rouge, la nuit, commande l'arrêt.

Le disque effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, le jour, ou représentant le feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Dès qu'un mécanicien aperçoit un disque fermé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un nouveau signal commandant l'arrêt.

ART. 13. — Le disque ou signal rond doit être suivi d'un poteau indiquant, par une inscription, le point à partir duquel le signal fermé assure une protection efficace.

ART. 14. — Le signal carré (2) d'arrêt absolu peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie un damier rouge et blanc, et la nuit, un double feu rouge, commande l'arrêt absolu, c'est-à-dire qu'aucun train ou machine ne peut franchir le signal tant qu'il commande l'arrêt.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, ou présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

ART. 15. — Sur les voies autres que celles suivies par les trains en circulation (c'est-à-dire sur les voies intérieures des gares ou voies de manœuvres) le signal d'arrêt absolu peut être remplacé, avec l'autorisation du Ministre, par un signal carré ou rond à face jaune, présentant la nuit un simple feu jaune.

ART. 16. — Le sémaphore est un appareil destiné à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires.

Il donne ses indications : le jour, par la position du ou des bras dont il est muni ; la nuit, par la couleur des feux qu'il présente.

Le bras qu'on voit à gauche, en regardant le sémaphore vers lequel le train se dirige, s'adresse seul à ce train.

Le jour, le bras étendu horizontalement et présentant sa face rouge commande l'arrêt ; le bras incliné vers le bas, à angle aigu, commande le ralentissement ; le bras rabattu sur le mât indique que la voie est libre.

La nuit, le sémaphore commande : l'arrêt par un feu donnant en même temps le vert et le rouge, le ralentissement par le feu vert ; le feu blanc indique que la voie est libre.

---

(1) Ce disque est peint en rouge avec une bordure blanche sur une face et en blanc sur l'autre : il est percé d'une ouverture pour la visibilité du feu rouge ou blanc de la lanterne qui vient s'y adapter.

(2) Les carrés sont peints en damier rouge et blanc sur une face et en blanc sur l'autre ; ils sont percés de deux ouvertures pour la visibilité des feux des lanternes.

48- TABLEAUX SYNOPTIQUES DES PRINCIPAUX SIGNAUX (1)

LEGENDE

R rouge.

J jaune.

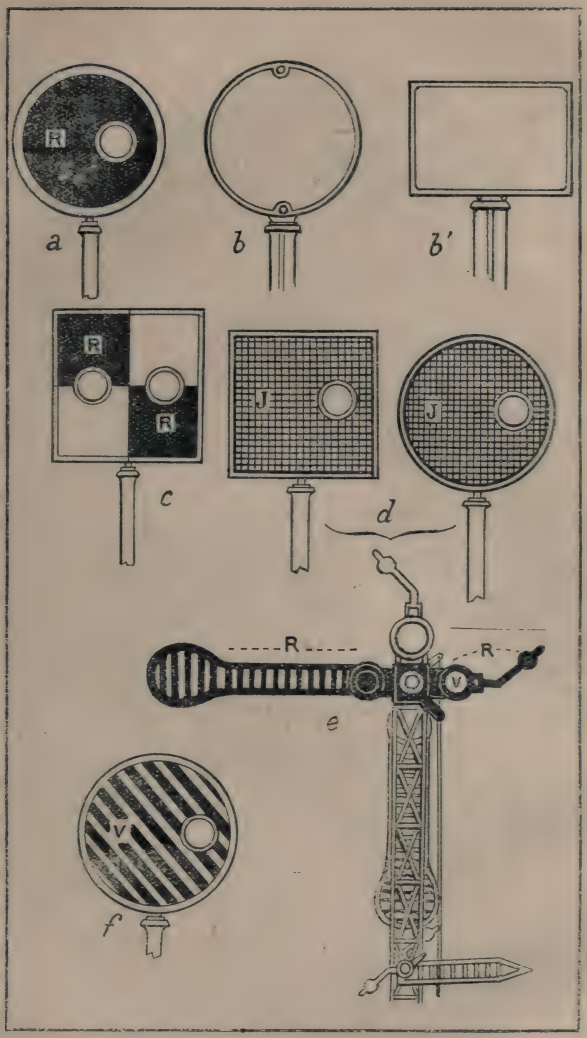
V vert.

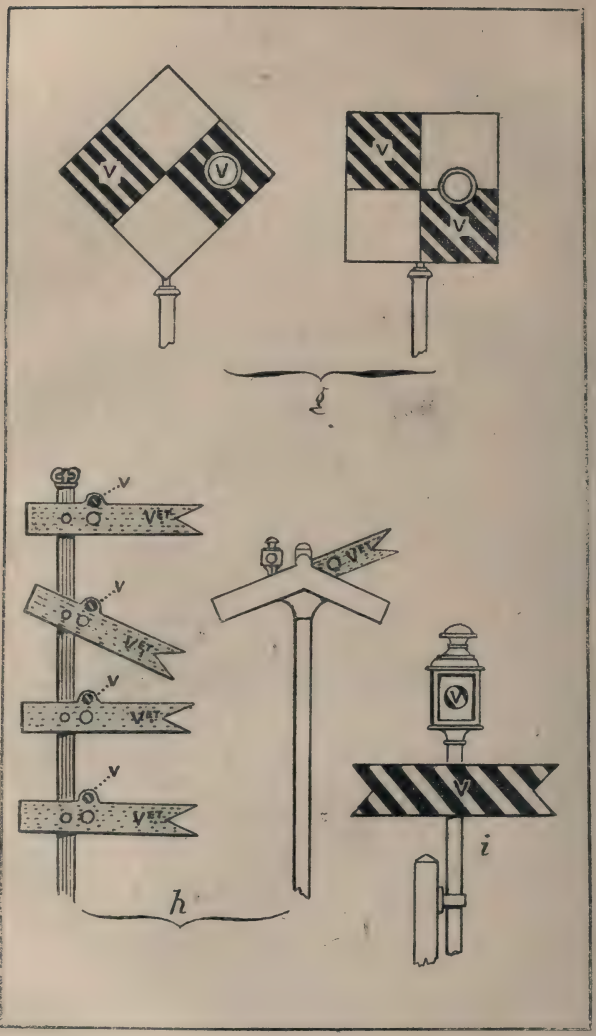
Vt violet.

(a) Disque ou signal rond ..... art. 12
(b) Limite de protection ..... } art. 13
(b) Poteau limite de protection du disque }
(c) Signal carré d'arrêt absolu ..... art. 14
(d) Signaux d'arrêt absolu sur voies de manœuvres ..... } art. 15
(e) Sémaphore ..... art. 16
(f) Disque de ralentissement ..... art. 17
(g) Indicateurs de bifurcation ..... art. 18
(h) Signaux de direction des aiguilles ..... } art. 20
(i) Signal de position des aiguilles .. art. 19

} du Code des signaux.

(1) d'après l'annuaire Marchal des ch. de fer


R
a
b
b'
R
R
c
J
J
d
R
R
V
e
V
f


V
V
V
V
g
V
VET.
V
VET.
V
VET.
V
VET.
V
VET.
V
V
i
h

ART. 17. — Le disque de ralentissement (1) peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, sa face verte et la nuit un feu vert, commande le ralentissement indiqué à l'article 3.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie et présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

ART. 18. — L'indicateur de bifurcation est formé, soit par une plaque carrée, peinte en damier vert et blanc éclairée la nuit par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot « bifur » éclairée la nuit de la même manière.

ART. 19. — Les signaux indicateurs de direction des aiguilles se distinguent :

En signaux de direction, placés aux aiguilles où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine ;

Et en signaux de position, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine.

ART. 20. — Les signaux de direction des aiguilles sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe, ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit, de la manière suivante :

Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclenchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas, dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale indiquant que la direction correspondante n'est pas donnée ; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet ; les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse.

Lorsqu'ils sont mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, *le jour*, ou donnant un feu violet, *la nuit*, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, *le jour*, ou un feu blanc, *la nuit*, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre et leurs indications doivent être observées dans le même ordre.

SIGNAUX DE TRAINS

ART. 21. — Tout train circulant *le jour*, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière, un signal de queue consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni *la nuit*.

---

(1) La face est peinte en vert avec une bordure blanche : ce disque est percé d'une ouverture pour la visibilité du feu de la lanterne qui vient s'y adapter.

Art. 22. — Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière un feu rouge, placé sur la face arrière du dernier véhicule ; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules ; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres ; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit.

Art. 24. — Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant.

49. — Block-system. Principe des enclenchements. Les intervalles de temps maintenus entre les trains sont fixés de telle façon qu'un train partant d'une gare ne peut rejoindre un train suivant en marche normale. La méthode du maintien des intervalles de temps, excellente dans son principe, peut présenter certain danger lorsque par suite d'incidents de circulation, les prescriptions édictées par les règlements ne sont pas observées à la lettre. Aussi a-t-on songé à créer entre les trains, par des moyens automatiques, des intervalles de distance. C'est le but d'une méthode d'exploitation appelée par les Anglais block-system.

Les lignes exploitées par *block-system* (elles sont la presque généralité), sont divisées en cantons (la longueur de chaque canton varie suivant le profil de la ligne et l'importance de son trafic) limités par les postes de gare ou de pleine voie, s'il y a lieu, munis chacun de sémaphores. Lorsqu'un poste a envoyé un train dans le canton suivant, il lui est impossible d'en faire pénétrer un autre avant d'avoir obtenu l'autorisation du poste correspondant ; le bloqueur ne peut manœuvrer ses signaux fixes avant que le poste suivant lui ait permis de le faire, autrement dit chaque canton est commandé par un appareil qui, lorsqu'il est fermé, interdit l'accès du train sur la portion de ligne qu'il protège.

Pour obtenir le résultat indiqué, les postes correspondent entre eux à l'aide d'appareils électriques à cadran leur permettant de se transmettre soit les annonces de trains, soit l'autorisation d'envoyer un train, soit des signaux divers nécessaires en cas d'incidents. En outre, dans chaque poste et pour chaque direction existe un appareil de block qui permet au bloqueur d'autoriser le poste précédent à envoyer un autre train lorsqu'il a l'assurance que le canton compris entre les deux postes est entièrement dégagé.

Les appareils de block sont, en outre, en relation avec les leviers des signaux fixes du poste qu'ils peuvent maintenir automatiquement dans leur position d'arrêt.

En cas d'incidents (détresses, ruptures d'attelages), les règlements prévoient des mesures qui permettent de réduire autant que possible les arrêts de circulation sur la ligne.

Avec le block-system, la sécurité de la circulation n'est donc plus

assurée seulement par une réglementation susceptible d'interprétation erronée de la part d'un agent, un obstacle matériel s'oppose en outre à l'effacement des signaux, lorsque ceux-ci ne doivent pas être manœuvrés.

C'est également le but qu'on a voulu atteindre dans la réalisation des enclenchements.

Principe des enclenchements. — Les enclenchements ont pour but de rendre solidaires les aiguilles ou les arrêts mobiles et les signaux d'un poste, de manière à éviter toute combinaison de mouvements pouvant déterminer une collision.

Pour obtenir ce résultat il faut :

1° Que l'aiguilleur ne puisse pas, à l'aide des signaux dont il dispose, donner passage à un train pour une direction déterminée avant d'avoir disposé convenablement toutes les aiguilles sur le parcours ;

2° Que l'aiguilleur, une fois le passage donné, ne puisse plus modifier la position des aiguilles sans avoir préalablement changé la position des signaux ;

3° Que l'aiguilleur ne puisse effacer simultanément plusieurs signaux dont la mise à voie libre, au même instant, pourrait amener une rencontre de trains.

Les systèmes d'enclenchement de tous types (hydrauliques, électriques, mécaniques, Bouré, Saxby, Vignier, etc.), réalisent le programme suivant : les signaux autorisant le passage d'un train ou d'une manœuvre ne peuvent être mis à voie libre qu'après disposition des aiguilles pour autoriser ce passage.

Du poste de l'aiguilleur, les signaux sont manœuvrés par fils et les aiguilles et taquets, en général, par transmissions rigides.

Dans les différents systèmes d'enclenchement et pour plus de sécurité, la position des lames des aiguilles, ainsi manœuvrées à distance, est contrôlée soit au moyen de verrous électriques, soit par des pédales de calage. Tout en un mot a été mis en œuvre pour éviter, dans toute la mesure possible, l'erreur, la négligence, voir même la malveillance de l'agent.

Les combinaisons d'enclenchements entre les divers leviers de signaux et d'appareils de voie sont réalisées au moyen de barres ou de taquets qui obligent à manœuvrer ces leviers dans un ordre déterminé.

En règle générale, pour donner un passage, on manœuvre d'abord les leviers qui commandent les aiguilles que le train empruntera en dernier lieu, puis les leviers des signaux, en terminant par le signal que le train rencontrera le premier.

Ceci étant posé, nous allons étudier les divers enclenchements à réaliser pour assurer la circulation des trains devant emprunter une bifurcation.

Tout d'abord, il faut considérer que :

1° La position normale des leviers des signaux est celle qui correspond à la position « arrêt » de ceux-ci.

2° Les aiguilles sont toujours disposées pour assurer la continuité de la voie directe.

Par suite, tous les signaux indiqués sur le croquis, ci-contre, seront normalement à l'arrêt et les aiguilles disposées pour assurer la continuité de la ligne AB d'une part et B'A' d'autre part.

En ce qui concerne les enclenchements, pour assurer le passage d'un train sur la ligne AB on devra : mettre à voie libre les signaux 4-2-1 et par suite renverser les leviers commandant les dits signaux.

L'aiguille 5 étant normalement disposée pour le parcours AB ne sera pas manœuvrée, mais elle se trouvera enclenchée, immobilisée, dans sa position normale, par la mise à voie libre du signal 4.

D'autre part, la mise à voie libre de celui-ci permettra de mettre également à voie libre les signaux 2 et 1.

En outre la mise à voie libre du signal 4 aura pour conséquence d'enclencher, autrement dit d'immobiliser, l'aiguille 7 dans sa position normale et d'interdire la mise à voie libre du signal 9.

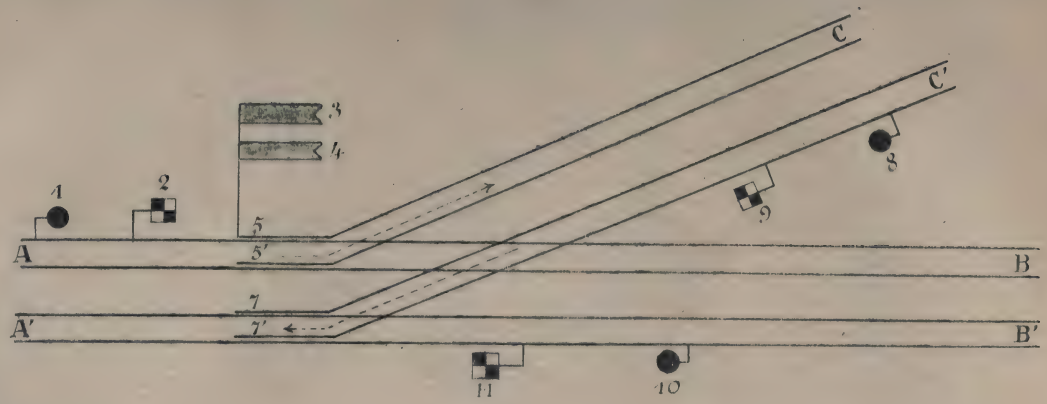
L'efficacité des enclenchements sera surtout reconnue dans le cas d'un train allant de C' à A'.

Ce passage sera assuré de la manière suivante :

1° Renversement du levier de l'aiguille 7, pour amener les 2 lames de celle-ci contre les 2 rails de la ligne AB.

2° Mise à voie libre des signaux 9 et 8.

D'autre part l'aiguille 7 disposée pour le passage C'A' enclenchera (immobilisera) les signaux 4 et 11 dans leur position normale c'est-à-dire à l'arrêt.



1. 8. 10 - Disques.
2. 9. 11 - Carrés.

3. 4 - Bras d'arrêt d'un sémaphore de bifurcation { le 3 commande les aiguilles 5 et 5' ainsi que les signaux 1 et 2.
le 4 ——— 5' ——— 7 et 7' ——— 10 ——— 8 et 9.

5 et 5'
7 et 7' } Aiguilles.

C. — UTILISATION COMMERCIALE

50. — Vitesses utilisées en matière de transports par chemins de fer. Deux vitesses sont utilisées :

a) La *grande vitesse* est spéciale au transport des voyageurs, des bagages, des cercueils et cendres funéraires, des colis postaux, des colis dits agricoles, des matières d'or, d'argent ou de platine, des bijoux, des pierres précieuses, des valeurs et des *objets de valeur valant plus de 300 fr. le kilog.* et enfin des chiens accompagnés ou non. Sur la demande de l'expéditeur, la G. V. peut être utilisée pour le transport des animaux, des marchandises de toute nature, des voitures et du matériel roulant.

b) La *petite vitesse* est utilisée, sur la demande de l'expéditeur, pour le transport des animaux, marchandises, voitures et matériel roulant, en un mot pour tout le trafic ferroviaire sauf celui qui est spécial à la G. V.

51. — Application des taxes. L'article 42 du cahier des charges (*voir I, note 21*, ce qu'on entend par cahier des charges dit) :

« Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés ».

Nous avons vu précédemment (*I note 7*), que le droit de péage représente les charges du capital de premier établissement et les frais d'entretien de la voie, que le prix de transport correspond aux charges d'acquisition et à l'entretien du matériel roulant, aux frais de traction et aux dépenses de l'exploitation et qu'enfin le prix total résultant de la cumulation de ces deux éléments, constitue le prix *maximum* de transport proprement dit. Nous disons le prix maximum, ce qui revient à dire que les Compagnies peuvent appliquer des tarifs plus économiques que ceux visés au cahier des charges et ce en vertu de l'art. 48 dudit cahier qui formule expressément :

« Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif (art. 42) les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises. »

52. — Homologation ministérielle. Affichage des propositions. Les Compagnies ne peuvent apporter aucune modification à leurs tarifs sans avoir obtenu l'homologation ministérielle (1), c'est-à-dire l'autorisation de l'Administration supérieure (Ministère des Travaux Publics) ; toute proposition qui est portée à la connaissance du public par voie d'affiches (2) est adressée au Ministère et par l'intermédiaire des Préfets aux Chambres de Commerce et Chambres Consultatives d'arts et manufactures intéressées, c'est-à-dire celles situées sur le parcours que vise l'abaissement de prix sollicité et à toutes les Chambres de Commerce et Chambres Consultatives du ou des réseaux visés si la proposition a un caractère général ; ces Chambres donnent leur avis et le Comité consultatif, à qui ces avis parviennent, statue en dernier ressort.

Il en résulte que les tarifs homologués sont obligatoires et il n'est pas permis d'y déroger ; ils s'imposent à tous, aussi bien aux Compagnies qu'aux particuliers qui en réclament le bénéfice.

Le *Journal Officiel* publie tous les lundis les propositions de tarifs faites par les Compagnies ; il publie également les décisions lorsque l'accord est intervenu entre l'Administration et les Compagnies ; la partie qui se trouve lésée par une erreur dans l'application d'un tarif homologué peut donc demander que cette erreur soit réparée.

La date de mise en vigueur après homologation d'un tarif varie suivant la nature du trafic qu'il vise :

Tarifs intérieurs. . . .	15 jours.
— communs. . . .	30 jours.

Pour les tarifs d'exportation et de transit (*voir I, notes 59 et 60*, ce qu'on entend par tarifs intérieurs, communs, d'exportation et de transit) les formalités d'homologation sont plus rapides et plus simples : au lieu d'un affichage d'un mois et d'enquêtes administratives qui se prolongent souvent pendant un an et plus, un tarif d'exportation peut être mis en vigueur cinq jours après qu'il a été présenté, si dans cet intervalle le

---

(1) *Art. 63 de l'arrêté du 11 novembre 1917 reproduisant l'art. 44 de l'ordonnance de 1846* (voir I, note 22) : aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

(2) (*Art. 68 de l'arrêté du 11 novembre 1917 ; Art. 49 de l'ordonnance de 1846*) : A l'expiration du mois à partir de la date de l'affichage, les dites taxes pourront être perçues si, dans cet intervalle, le Ministre les a homologuées.

Note. — Généralement, l'instruction d'une modification de tarif demande beaucoup plus longtemps.

Ministre n'a pas mis son *veto*, et les propositions sont affichées au moment de leur mise en vigueur ; pour les tarifs de transit d'une frontière à l'autre, ce délai est même réduit à 48 heures ; les propositions concernant ces derniers tarifs ne sont astreintes à aucune formalité d'affichage.

La Cour de Cassation a jugé (31 décembre 1866) que si en règle générale la disposition de l'art. 49 de l'ordonnance de 1846 (*art. 68 de l'arrêté du 11 novembre 1917*) (*voir renvoi (2) page 85*) doit être entendue en ce sens que les affiches doivent contenir les taxes nouvelles dont l'homologation est demandée, cette disposition n'est pas tellement impérative que — si en raison de l'étendue des tarifs ce mode d'affichage n'est pas possible — ces affiches ne puissent être remplacées par des livrets déposés dans les gares et stations où devraient être apposées ces affiches et par des affiches sommaires annonçant au public le dépôt de ces livrets et la demande en homologation des prix indiqués dans ces livrets.

53. — ***Différents genres de tarifs.*** Nous avons vu que le cahier des charges établit un tarif maximum, mais qu'il peut y être apporté des dérogations. Par application de ce principe, les Compagnies avec l'autorisation ministérielle ont établi de très nombreuses catégories de tarifs.

Tant pour la grande que pour la petite vitesse on distingue trois sortes de tarifs : le tarif légal, le tarif général, le tarif spécial.

Tarif légal. — Ce tarif, fixé par la loi de concession, est le tarif maximum inscrit au cahier des charges. L'existence de ce tarif a été admise au début des transports dans la crainte que l'exploitation ne fût pas assez rémunératrice ; mais les Compagnies ne l'appliquent presque plus en pratique ; elles ont toujours cherché à réduire les prix le plus possible.

Tarif général. — Ce tarif s'applique sans autres conditions que celles prévues au cahier des charges ; c'est le tarif de droit commun qui contient, surtout pour les parcours un peu élevés, un abaissement de prix par rapport au tarif légal. Le tarif général P. V. joue dans l'ensemble des recettes pour la proportion de 5 %, le reste est dispersé entre une infinité de tarifs spéciaux ; quant au nombre des expéditions 50 % environ sont taxées au tarif général (Chambre des Députés, 26 mars 1918. Discussion pour le relèvement des tarifs).

Tarif spécial. — Quant aux tarifs spéciaux, qui ne sont applicables que sur la demande des expéditeurs (1), ils renferment une tarification plus réduite que celle résultant du tarif général mais dont l'application est sou-

(1) Les conditions qui régissent l'application de certains tarifs spéciaux étrangers sont différentes de celles en vigueur en France. Alors que les Chemins français pour appliquer un tarif spécial exigent que la mention « tarif spécial » ou « tarif réduit » ait été portée sur la déclaration d'expédition, les Chemins de fer étrangers notamment ceux d'Allemagne, de Belgique et de Suisse, appliquent ces tarifs spéciaux sans que les expéditeurs aient à formuler une demande à ce sujet.

mise à des conditions particulières : presque toujours augmentation des délais de transport, dans la plupart des cas (surtout en P. V.) chargement par wagon complet, minimum de tonnage exigé, éventuellement manutention de la marchandise par le commerce, etc... ; ces conditions sont la compensation de la réduction de prix consentie.

Le bénéfice d'un tarif spécial peut donc être subordonné à diverses conditions, notamment :

a) La remise au Chemin de fer d'une quantité déterminée de marchandise ;

b) Au conditionnement de la marchandise : marrons en *fûts* ou en *sacs*.

c) A la qualité de la marchandise révélée par l'aspect : dalles en marbre, *brutes* ;

d) A la destination de la marchandise : biscuits *pour la nourriture des animaux* ;

e) A la valeur de la marchandise : pierres lithographiques polies ou préparées *dont la valeur n'excède pas 500 fr. par tonne.*

54. — Barème et base d'un barème. En ce qui concerne notamment le transport des marchandises il est indispensable d'adopter des formules permettant de calculer entre deux gares A et B les prix applicables en fonction d'un barème proportionné à la distance.

Le principe est de grouper les marchandises par catégories, à chacune desquelles correspond une tarification basée sur la nature des marchandises visées et les conditions de transport ; cette tarification est représentée par un barème qui donne des prix plus ou moins élevés suivant ce que paraissent pouvoir supporter les marchandises comprises dans la catégorie à laquelle s'applique le barème. La base d'un barème est le prix payé pour chaque tonne de marchandise (ou pour chaque voyageur) transportée à 1 kilom.

En matière de transports de marchandises, on emploie comme unité la tonne kilométrique, la manière la plus exacte de chiffrer l'importance d'un transport étant de multiplier le poids transporté par la longueur du trajet.

Un barème peut être établi sur le principe proportionnel ou sur le principe différentiel et, dans ce dernier cas, être à paliers ou bien être du système belge (c'est ce dernier qui est appliqué par toutes les Compagnies françaises et la plupart des Compagnies étrangères).

55. — Principe proportionnel. Le tarif proportionnel est celui dont la base kilométrique est la même pour toutes les fractions d'un parcours quelconque. La ligne représentative d'un tel tarif est une ligne droite plus ou moins inclinée suivant que la base adoptée est plus ou moins réduite (0 fr. 08, 0 fr. 06, 0 fr. 05, etc.. par kilomètre).

Soit b la base, d la distance, la formule de ce tarif sera $x = b \times d$.

Les prix de transport au *tarif général* :

En G. V. des voyageurs, des excédents de bagages, des finances, des chiens, des voitures et des animaux,

En P. V. des voitures, des animaux et du matériel roulant, sont calculés d'après le principe proportionnel.

56. — Principe différentiel. Le tarif est différentiel quand il n'a pas une base uniforme, mais au contraire une base qui diminue à mesure que la distance augmente ; il en résulte qu'avec ce principe une taxe de transport croît toujours avec la distance, mais croît cependant moins rapidement qu'elle.

Soit par exemple un barème ayant pour bases :

De 0 à 100 kilom.	0f 08	par kilomètre.
De 101 à 200 —	0 05	—
De 201 à 300 —	0 04	—

Ce barème (voir le graphique ci-contre) sera représenté par les lignes OB, CD et EF ayant respectivement des bases égales à 8,5 et 4 centimes. En appliquant cette formule, on arrive à ce résultat que pour 100 kilom. on paye 8 fr. ($100^k \times 8^c$) et pour 120 kilom. 6 fr. ($120^k \times 5^c$), pour 200 kilom. 10 fr. ($200^k \times 5$) et pour 225 kilom. 9 fr. ($225^k \times 4^c$) ; pour faire disparaître cette anomalie, ce ressaut comme l'appellent certains auteurs, on peut :

1° Soit mener les droites O_1C, O_2E et O_3G parallèles à la ligne OX et suivre la ligne brisée O_1C, O_2E, O_3G. Le tarif s'énoncerait ainsi :

De 0 à 100 kilom. . . 8 cent. (sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.).

De 101 à 300 kilom. . . 5 cent. (sans que la taxe puisse être supérieure à 8 fr.).

De 201 à 300 kilom. . . 4 cent. (sans que la taxe puisse être supérieure à 10 fr.)

2° Soit mener les parallèles BO_2 et DO_3, suivre la ligne brisée OBO_2 DO_3F et dire :

De 0 à 100 kilom. . . 8 cent.

De 101 à 200 kilom. . . 5 cent. (sans que la taxe puisse être inférieure à 8 fr.).

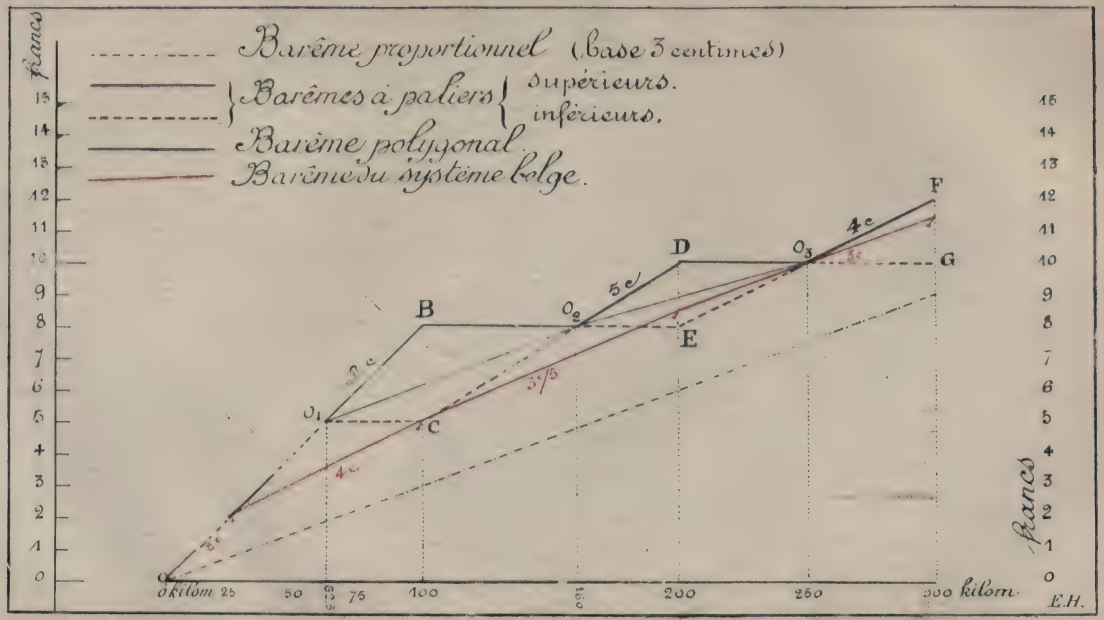
De 201 à 300 kilom. . . 4 cent. (sans que la taxe puisse être inférieure à 10 fr.).

Dans le 1° les paliers O_1C, O_2E et O_3G étant des paliers inférieurs donnent des taxes avantageuses pour le public, alors que les paliers supérieurs BO^2 et DO^3 en donnent d'avantageuses pour les transporteurs.

Ces deux genres de barèmes portent le nom de *barèmes à paliers*.

3° Soit — pour trouver une solution moyenne — mener les diagonales O_1O_2, O_2O_3, O_3..., les points O_1 O_2 et O_3 correspondant aux distances de :

$62^k,5 \times 8^c = 5$ fr.
$160^k \times 5^c = 8$ »
$250^k \times 4^c = 10$ »


francs
Barême proportionnel (base 3 centimes)
Barêmes à paliers { supérieurs. inférieurs.
Barême polygonal
Barême du système belge.
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
A
B
C
D
E
F
G
O1
O2
O3
3c
5c
4c
3c/5
0kilom 25 50 75 100 150 200 250 300 kilom
E.H.

Mais avec ce système les bases du barème qui affecterait une forme polygonale $0 0_1 0_2 0_3 F$, ne pourraient être énoncées par coupures régulières de distances de 100 en 100 ou fractions régulières de 100.

4° Enfin appliquer le *système belge* (ainsi appelé parce que l'administration des Chemins de fer de l'Etat belge est la première qui en ait fait un emploi systématique). Avec ce système, « *au lieu de multiplier la totalité de chaque parcours par une base kilométrique unique, qui aille en décroissant quand la distance augmente, on continue à appliquer le prix kilométrique primitif aux premiers kilomètres, tout en appliquant des prix de plus en plus réduits aux kilomètres parcourus en sus des premiers.* »

Autrement dit, les distances sont divisées en zones pour chacune desquelles correspond une base constante qui va en décroissant à mesure que la distance augmente. La taxe s'obtient en additionnant les prix des diverses zones parcourues.

Pour l'exemple qui nous occupe, le barème devra être ainsi énoncé pour rester dans la limite considérée :

De	0 à 25	kilom.	8 cent.
De	26 à 100	—	4 —
De	101 à 200	—	3,5 —
De	201 à 300	—	3 —

Le prix terminal à 300 kilom. sera obtenu comme suit :

De 0 à 25 kil.	8c soit	$25^k \times 8^c$	$= 2$ f.	ce qui donne à 25 kilom.	2f
De 26 à 100 —	4c —	$75^k \times 4^c$	$= 3$	—	100 (2+3) 5f
De 101 à 200 —	3c,5 —	$100^k \times 3^c,5$	$= 3,50$	—	200 (5+3,50) . . . 8,50
De 201 à 300 —	3c —	$100^k \times 3^c$	$= 3$	—	300 (8,50+3) 11,50
		300^k	$11^f,50$		

57. — Bases du tarif légal et du tarif général. Aux termes du cahier des charges (art. 42) les marchandises sont divisées en 4 classes :

1re Classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, produits chimiques, œufs, épiceries, cafés, denrées coloniales, armes, etc.

2e Classe. — Blés, grains, farines, légumes secs, céréales, charbon de bois, bois à brûler, marbre en blocs, fers, coke, etc.

3e Classe. — Pierres de taille, produits de carrière, minerais (autres que les minerais de fer), fonte brute, sels, argiles, briques, etc.

4e Classe. — Houille, fumiers, engrais, pavés, minerais de fer, sable, cailloux, etc.

Les 3 premières classes (le mot *classe* du cahier des charges correspond à une classification théorique des marchandises issue de l'art. 42 du dit cahier) sont taxées d'après les bases de 16 centimes (péage 9c + transport 7c) pour la 1re classe, 14 centimes (8 + 6) pour la 2e et 10 centimes (6 + 4) pour la 3e classe, et ce quelle que soit la longueur du parcours : c'est donc un tarif proportionnel.

La base kilométrique de la taxation de la 4e classe n'est pas constante : elle est d'autant plus basse que le parcours est plus grand ; initialement

fixée à 8 centimes (5 + 3) (sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.), elle est de 5 centimes (3 + 2) pour les parcours de 101 à 300 kilom. (sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.) et de 4 centimes (2,5 + 1,5) au-delà de 300 kilom. Cette 4e classe offre ainsi un exemple de l'application légale du principe différentiel.

Le tarif légal, avons-nous dit, s'applique rarement dans la pratique, sauf pour le transport des chiens et des cercueils et en P. V. pour le transport au tarif général des animaux, des voitures et du matériel roulant ; il est trop absolu pour être autre chose que l'indication d'un maximum. Aux 4 classes entre lesquelles le cahier des charges répartit les marchandises, en n'en dénommant d'ailleurs qu'une faible quantité (72), toutes les Compagnies ont substitué d'un commun accord en 1879 une répartition uniforme de toutes les marchandises transportables en 6 séries (le mot *série* correspond à une classification pratique que les Compagnies ont été amenées à faire dans leur liberté d'appréciation à l'égard de ce qui convenait à leurs intérêts, en respectant l'esprit du cahier des charges pour le classement des marchandises) dont les bases kilométriques initiales varient de 16 à 8 centimes par tonne, suivant les séries ; c'est ce qu'on appelle le tarif général.

Il n'y a donc en réalité que deux sortes de tarifs : le tarif général dont la tarification est, pour certaines catégories de transports, celle du tarif légal et les tarifs spéciaux.

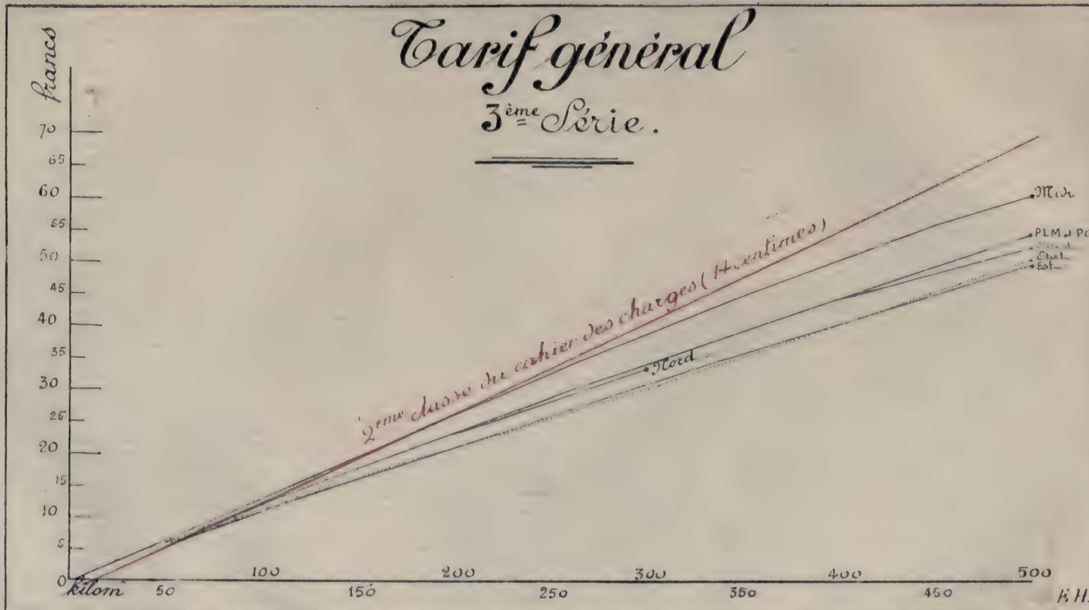
Le tarif général s'applique aux envois, ordinairement de détail, pour lesquels l'expéditeur exige des Compagnies l'accomplissement de leurs obligations légales de délais ; les tarifs spéciaux régissent les envois pour lesquels l'expéditeur, en échange d'une réduction de taxe souvent importante, souscrit aux conditions particulières du tarif et notamment à un allongement des délais. Ces tarifs s'appliquent tantôt aux expéditions d'au moins 50 kilog. (expéditions sans condition de tonnage), le plus souvent aux grosses expéditions remises par 5, 10 ou 20 tonnes.

Toutes les marchandises qui sont dénommées à la classification générale (*voir à ce sujet I, note 76*) sont réparties, pour l'application du tarif général, — en six séries — les mêmes pour tous les grands réseaux d'intérêt général ; par conséquent, telle marchandise, taxée à la deuxième série par exemple sur l'Est, l'est également sur tous les autres réseaux.

Pour la Compagnie P. L. M. les bases de la première série varient de 16 à 8 centimes suivant que le parcours effectué varie de 6 à 1100 kilom. ; les bases de la deuxième série varient de 14 à 6 ; celles de la troisième de 12 à 5 ; celles de la quatrième de 10 à 4 ; celles de la cinquième de 8 à 4 et enfin celles de la sixième de 8 à 2 centimes.

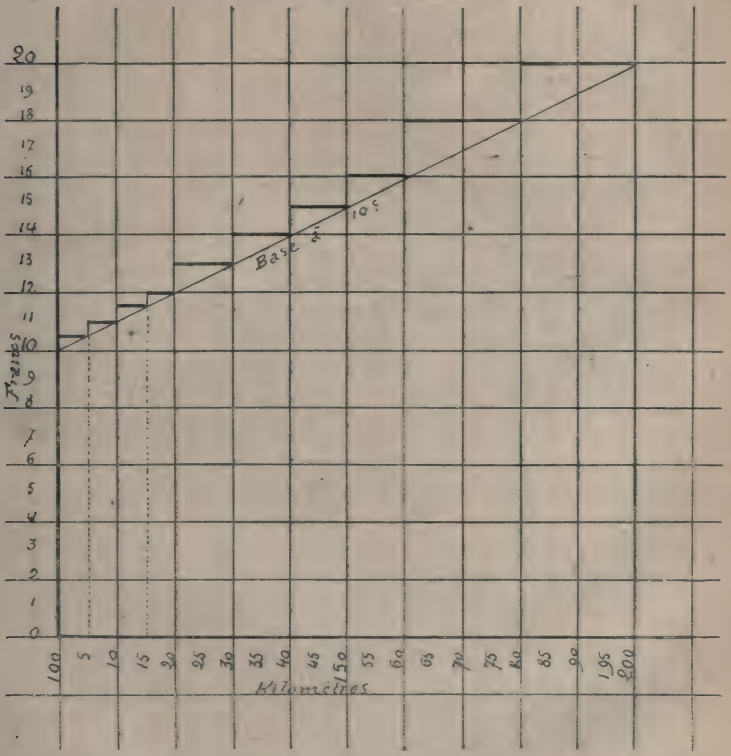
Les bases ne sont pas les mêmes pour toutes les Compagnies ; le graphique ci-après (1) fait ressortir la différence concernant notamment la troisième série. Il serait à souhaiter que toutes les Compagnies se missent enfin d'accord (la question est à l'étude depuis de nombreuses années) pour l'établissement d'un tarif général P. V. identique pour toutes les Compagnies et applicable, non pas comme il a été étudié, en trafic

(1) Voir également le tableau de la pag. 92.


Tarif général
3ème Série.
francs
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
kilom
50
100
150
200
250
300
350
400
450
500
2ème classe du cahier des charges (14 centimes)
Midi
PLM et PO
État
Est
Nord
K.H.

commun, c'est-à-dire pour des relations empruntant au moins deux réseaux mais en trafic intérieur ; de cette façon l'uniformité qui a été réalisée dans la classification générale des marchandises et la sériation, le serait aussi pour le calcul des prix de base (*voir I, note 75*, tarification idéale). Voir supplément : *Tarif général commun*.

58. — Barèmes à échelons. On trouve encore dans certains tarifs spéciaux communs P. V. (dans les tarifs intérieurs ce mode de calcul n'existe plus, sauf dans quelques tarifs spéciaux P. V. de l'Etat — ancien réseau —, les taxes étant établies par kilomètre) des prix de barèmes spéciaux applicables par zones égales entre elles de 5, 10, 20 kilomètres.



Par exemple :

201 kilomètres payent comme.	.	.	205
241 — —	.	.	250
401 — —	.	.	420

Le tableau ci-dessous fait ressortir la différence qui existe concernant la tarification, au tarif général, sur les divers réseaux d'intérêt général d'une même marchandise que la classification générale commune taxe, par exemple, à la 3e série (*marchandise reprise à la 2e classe du cahier des charges*) :

PARCOURS	EST		ETAT				MIDI		NORD		P. L. M. et P. O.		CAHIER DES CHARGES	
			ancien réseau		ancien ouest (1)									
	Bases	Prix par tonne	Bases	Prix par tonne	Bases	Prix par tonne	Bases	Prix par tonne	Bases	Prix par tonne	Bases	Prix par tonne	2e cl. 14c	3e cl. 10c
kilom.	c		c		c		c		c		c			
De 0 à 50	11	5 fr. 50	12	6 fr. »	12	6 fr. »	13	6 fr. 50	12	6 fr. »	12	6 fr. »	7 fr.	5 fr.
De 51 à 100	11	11 »	11	11,50	12	12 »	13	13 »	12	12 »	12	12 »	14	10
De 101 à 150	10	16 »	10	16,50	11	17,50	13	19 50	11	17,50	11	17,50	21	15
De 151 à 200	10	21 »	9	21 »	11	23 »	13	26 »	11	23 »	11	23 »	28	20
De 201 à 250	10	26 »	9,3	25,65	11	28,50	13	32,50	10	28 »	11	28,50	35	25
De 251 à 300	10	31 »	8,7	30 »	11	34 »	12	38,50	10	33 »	11	34 »	42	30
De 301 à 350	9	35,50	10	35 »	10	39 »	12	44,50	»	»	10	39 »	49	35
De 351 à 400	9	40 »	10	40 »	10	44 »	11	50 »	»	»	10	44 »	56	40
De 401 à 450	9	44,50	10	45 »	8	48 »	11	55,50	»	»	10	49 »	63	45
De 451 à 500	9	49 » (a)	10	50 »	8	52 »	9	60 »	»	»	10	54 »	70	50

a)

De 0 à 50 km. base 11c soit pr 50k × 0,11 = ... 5.50
De 51 à 100 — — 11 — 50 × 0,11 = 5,50 et pr 100 km. 5,50 + 5,50 = 11f »
De 101 à 150 — — 10 — 50 × 0,10 = 5 » — 150 — 11 » + 5 » = 16 »
De 151 à 200 — — 10 — 50 × 0,10 = 5 » — 200 — 16 » + 5 » = 21 »
De 201 à 250 — — 10 — 50 × 0,10 = 5 » — 250 — 21 » + 5 » = 26 »
De 251 à 300 km. base 10c soit pr 50k × 0,10 = 5 » et pr 300 km. 26 » + 5 » = 31f »
De 301 à 350 — — 9 — 50 × 0,09 = 4,50 — 350 — 31 » + 4,50 = 35,50
De 351 à 400 — — 9 — 50 × 0,09 = 4,50 — 400 — 35,50 + 4,50 = 40 »
De 401 à 450 — — 9 — 50 × 0,09 = 4,50 — 450 — 40,00 + 4,50 = 44,50
De 451 à 500 — — 9 — 50 × 0,09 = 4,50 — 500 — 44,50 + 4,50 = 49 »

Un calcul identique fait ressortir le prix par tonne par coupures de distances pour les autres réseaux.

(1) Bien qu'incorporé au réseau de l'Etat, le réseau de l'Ouest conserve sa tarification absolument distincte de celle du réseau de l'Etat.

Il s'agit dans l'espèce de barèmes dits à échelons qui précisent que pour tout parcours intermédiaire la taxe est celle du parcours immédiatement supérieur.

Les Compagnies ont d'ailleurs pris l'engagement, au fur et à mesure qu'elles auront l'occasion de modifier les tarifs communs se trouvant dans ce cas, de supprimer ces échelons et d'appliquer des barèmes kilométriques.

Les barèmes visés affectent la forme indiquée sur le graphique de la page 91.

59. — Tarifs spéciaux. Les tarifs spéciaux sont intérieurs ou communs : les tarifs spéciaux intérieurs sont limités au réseau d'une seule Compagnie ; les tarifs spéciaux communs sont combinés, entre deux ou plusieurs Compagnies, soit françaises, soit étrangères avec ou sans emprunt de Compagnies de navigation maritime.

Intérieurs ou communs, les tarifs spéciaux sont constitués tantôt par des barèmes du genre de ceux que nous avons étudiés à propos du tarif général, c'est-à-dire à base *différentielle*, tantôt par des *prix fermes* (*voir I, note 69*, ce qu'on entend par prix fermes).

Les tarifs intérieurs sont actuellement dans les grandes Compagnies au nombre de 30 ; chacun d'eux (sauf le tarif 30 qui est un tarif d'exportation reprenant des marchandises de toute nature et le tarif 29 qui a pour objet des réglementations diverses) s'applique à une nature déterminée de marchandises. C'est une disposition adoptée en 1877 par le P. L. M. et que les autres Compagnies ont admises successivement dans « une vue de simplification et d'uniformité avantageuse évidemment à tous les intérêts ». Les bases de la taxation, dans chacun de ces tarifs, ne sont pas les mêmes pour toutes les Compagnies, chacune a ses intérêts et s'en inspire de son mieux ; mais c'est « déjà beaucoup, au point de vue de la simplification, que cette uniformité dans le classement des marchandises et la numérotation des tarifs. » Voir supplément : *Unification des Tarifs*.

Ci-dessous nomenclature des tarifs avec la catégorie des marchandises qui y sont reprises :

NUMÉROS DES TARIFS	MARCHANDISES
1	Animaux vivants.
2	Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre.
3	Denrées, fruits, légumes, produits de laiterie.
4	Eau de mer, sel gemme, sel marin.
5	Betteraves, sucres, mélasses, dextrine, glucoses et sirops.
6	Boissons.
7	Combustibles minéraux.
8	Combustibles végétaux.
9	Bois de construction, etc.
10	Chaux, ciments et plâtres,
11	Matériaux de construction.

NUMÉROS DES TARIFS	MARCHANDISES
12	Pierres et terres servant aux arts et métiers.
13	Minerais.
14	Produits métallurgiques.
15	Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides.
16	Corps gras et leurs dérivés.
17	Matières tinctoriales.
18	Produits chimiques.
19	Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits.
20	Tissus et textiles.
21	Produits céramiques, verrerie.
22	Amendements, engrais.
23	Arbres et arbustes vivants, foins, fourrages, paille, etc.
24	Mobiliers, objets manufacturés, etc.
25	Emballages vides.
26	Emballages vides en retour.
27	Dépouilles d'animaux et produits accessoires.
28	Matériel d'entrepreneur, de fêtes, de chemins de fer et de tramways. Voitures.
	Réglementations diverses :
	Chap. Ier. Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.
	Chap. II. Embranchements particuliers.
	Chap. III. Animaux, objets et produits destinés aux concours agricoles et expositions officielles, etc.
	Chap. IV. Marchandises en wagons fournis par les expéditeurs.
29	*Chap. V.* Conditions de soudure des tarifs.
	Chap. VI. Néant.
	Chap. VII. Pesage.
	Chap. VIII. Enlèvement des marchandises et magasinage.
	Chap. IX. Transport sur les voies des quais.
	Chap. X. Marchandises de toutes natures en provenance ou à destination de diverses gares desservant une même localité.
30	Exportation.

Un négociant en céréales sait donc que dans chaque réseau les renseignements qui l'intéressent sont réunis dans le tarif 2, le négociant en vins, dans le tarif 6 ; le tarif 7 contient tout ce qui touche les producteurs ou consommateurs de houille, etc..

Les tarifs spéciaux de petite vitesse sont groupés en 5 séries, correspondant à la direction et à l'étendue du trafic, qui portent respectivement — pour toutes les Compagnies — les numéros :

1° **1** à **29** pour le trafic intérieur,
30 pour le trafic intérieur d'exportation } de chaque réseau.

Une expédition de bière en fûts d'une gare A P. L. M. à une gare B également P. L. M. sera taxée au tarif spécial P. V. n° 6 de cette Compagnie ; cette même expédition de la gare A à un port B P. L. M pour l'exportation, est susceptible de bénéficier du tarif spécial (dit d'exportation) n° 30.

2° **101** à **129** pour le trafic commun avec divers réseaux français (même les réseaux secondaires).

Une expédition de fers d'une gare A Est sur une gare B Midi (empruntant les réseaux intermédiaires du P. L. M. et du P. O.) sera, le cas échéant, taxée au tarif spécial commun P. V. n° 114, de A à B.

Une expédition de pierres de taille d'une gare A des chemins de fer économiques (réseau secondaire) à une gare B du P. O. sera taxée au tarif spécial commun P. V. n° 111.

3° **201 à 229** pour le trafic international commun avec les réseaux français d'intérêt général, les réseaux de chemins de fer étrangers, les chemins de fer algériens et les Compagnies de navigation maritime (1).

Une expédition de citrons d'une gare espagnole A à une gare française B du P. O. (empruntant le réseau intermédiaire du Midi) sera taxée du point A au point B au tarif spécial commun P. V. n° 203.

Une expédition de vins en fûts d'une gare algérienne A à une gare B du P. L. M. (empruntant par exemple d'Alger à Marseille la Compagnie Générale Transatlantique) sera taxée de bout en bout au tarif spécial commun P. V. n° 206.

Une expédition de peaux brutes de Buenos-Ayres à une gare A du réseau du Midi (empruntant, du port d'arrivée en France : Marseille au point de transit avec le Midi, le réseau P. L. M.) sera taxée du port argentin à la gare A au tarif spécial commun P. V. n° 227.

Les tarifs de la série 200 sont des tarifs d'importation qu'on a baptisés du nom de tarifs de pénétration.

Les Compagnies ont pris l'engagement de ne proposer aucune combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre tarif douanier, sous la réserve d'autre part que les marchandises reprises à ces tarifs ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

4° **301 à 329** pour le trafic d'exportation commun avec divers réseaux français (même des réseaux secondaires) : (certains prix figurant aux tarifs de cette série sont des prix de transit).

Une expédition de faïence d'une gare A de l'Est sur un port B de l'Ouest-Etat, transitant par la grande Ceinture, sera taxée, si elle est exportée, au tarif spécial commun P. V. n° 321.

Une expédition de bouchons (d'origine tunisienne par exemple) d'un port A du P. L. M. sur un port B du Nord pour l'Angleterre, transitant par la Grande Ceinture, sera taxée de A à B au tarif spécial commun P. V. n° 309 (dans la circonstance, tarif de transit).

5° **401 à 429** pour le trafic international d'exportation ou de transit commun avec les réseaux français d'intérêt général, les réseaux de chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation maritime.

---

(1) Il n'existe pas de tarif commun avec la batellerie (navigation intérieure).

Une expédition de pommes de terre nouvelles d'une gare A P. L. M. à Londres (empruntant la Ceinture, le Nord jusqu'à Boulogne, une Compagnie de bateaux de ce port à Folkestone, et les chemins anglais jusqu'à Londres) sera taxée de A à la capitale anglaise au tarif spécial commun P. V. (d'exportation) n° 403.

Une expédition de légumes secs (de provenance étrangère) d'un port P. L. M. (A) à une gare suisse (B) sera taxée de A à B au tarif spécial commun P. V. (de transit) n° 402.

Une expédition de goudron d'une gare A du Midi sur une gare B espagnole sera taxée de A à B au tarif spécial commun P. V. (d'exportation) n° 415.

Nota. — Les tarifs n^{os} 100, 200, 300 et 400 s'appliquent au transport des marchandises de toute nature.

(Voir supplément : *Tarifs internationaux*).

60. — Tarifs de transit. Aux termes des Conventions de 1883 (*voir I, note 13*), tout prix de transit peut être appliqué à l'exportation des marchandises expédiées, non seulement d'une gare intermédiaire entre le point d'entrée en France et le point de sortie mais aussi des gares situées à 50 kilom. à droite et à gauche de cet itinéraire. (*Voir I, note 158*, un exemple de tarification).

Les tarifs de transit ont surtout pour but d'attirer sur les voies ferrées françaises des transports susceptibles d'emprunter exclusivement des voies étrangères ; ils ont été réglementés par le décret du 26 avril 1862 qui précise que les tarifs de transit devront être établis sous forme de prix faits, c'est-à-dire présenter pour chaque espèce de marchandises un chiffre total unique par tonne de la frontière d'entrée à la frontière de sortie, ce chiffre total devant être le même pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral ; on a souvent critiqué ces tarifs sous prétexte qu'ils facilitent aux marchandises de provenance étrangère l'accès des marchés étrangers, ce qui peut réagir défavorablement sur la vente des marchandises de même nature en provenance de la France. L'accord visé plus haut intervenu en 1883 a eu pour but précisément de permettre l'égalité entre les marchandises françaises et les marchandises étrangères, les unes et les autres pour l'étranger, en ce qui concerne les prix de transport.

61. — Tarifs d'exportation. L'application des tarifs d'exportation (réglementés également par le décret de 1862) a lieu tantôt directement tantôt par voie de détaxe ; ils sont appliqués directement sur les frontières de terre par lesquelles il est aisé de constater la sortie effective des marchandises ; sur les ports de mer ils le sont soit d'office, soit par voie de détaxe après justification de l'exportation dans un délai déterminé souvent nécessaire pour attendre un départ de bateau desservant la destination définitive.

62. — Exportation fictive. La jurisprudence a décidé qu'il ne suffit pas, pour qu'une marchandise puisse être considérée comme sortie

d'un Etat, qu'elle ait franchi la frontière géographique de celui-ci, que le bénéfice des tarifs d'exportation ne peut être maintenu lorsque, après avoir franchi cette frontière, la marchandise est réexpédiée en France. Si le Chemin de fer peut établir que la marchandise a été réexpédiée en France sans avoir été nationalisée dans le pays étranger par le payement de droits de douane, il est en droit de réclamer à l'intéressé le remboursement de la différence entre les prix intérieurs et ceux des tarifs d'exportation ou de transit.

Dans le but de profiter des tarifs d'exportation pour des marchandises destinées à des gares françaises plus ou moins voisines de la frontière, certains expéditeurs en effet adressent ces marchandises à une gare située au-delà de la frontière pour les faire venir de là sur la gare destinataire définitive française.

63. — Tarifs d'abonnement. Bien que ces tarifs aient été supprimés par l'arrêté du 25 janvier 1860, il n'est pas sans intérêt — ne serait-ce qu'à titre documentaire — de dire ce qu'on entendait par tarifs d'abonnement : un tarif réduit plus réduit que celui en vigueur accordé à tout expéditeur qui prenait pour une année au moins l'engagement de remettre, exclusivement et directement ou de faire remettre, à la Compagnie la totalité de ses transports.

Ces tarifs ont été supprimés, parce qu'ils avaient le caractère de traités particuliers entre certains expéditeurs et les Compagnies de Chemins de fer, interdits par le cahier des charges (art. 48, § 5) (1) et qu'un engagement pris par un expéditeur de confier, pendant un temps déterminé au Chemin de fer à l'exclusion de toutes autres voies de transport, toutes les marchandises dont il pourra disposer, porte atteinte au principe de la liberté du commerce.

64. — Tarifs saisonniers. Un tarif saisonnier est celui qui accorde une réduction de x % sur les prix du tarif ordinaire pour le transport de telle marchandise pendant une période déterminée et ce afin de faciliter à certaines époques de l'année le transport notamment de denrées agricoles.

On a préconisé d'autre part (circulaire ministérielle du 23 janvier 1907) la création de tarifs saisonniers pour des marchandises pondéreuses (bois, fers, pierres, charbons, etc...), qui peuvent sans inconvénient s'expédier à tout moment de l'année et dont il importerait de favoriser, par des abaissements de taxes, la circulation dans d'autres saisons que celles des récoltes, ce qui procurerait aux Compagnies une plus grande disponibilité de leur matériel pour le transport des denrées.

65. — Calcul du prix de revient. Connaissant le prix de revient d'une tonne de marchandise, base fondamentale de l'exploitation

(1) *Art. 48. § 5.* Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

commerciale des chemins de fer, on est renseigné sur la limite que ne devra pas franchir le tarif correspondant au transport de cette marchandise.

Le prix de revient d'un transport est en effet la somme que le transporteur doit recevoir pour n'être pas en perte ; « il dépend de plusieurs circonstances : importance du trafic de la ligne, ce qui diminue la charge résultant des frais généraux et des dépenses de premier établissement ; déclivité de la voie, ce qui augmente les frais de traction ; longueur des parcours effectués sans rompre charge, ce qui évite des manutentions toujours coûteuses ; importance de l'expédition en tant que tonnage, d'où meilleure utilisation du matériel ; conditions de chargement et de déchargement, frais de manutention évités, si celle-ci incombe au commerce ; nature fragile de la marchandise, d'où plus grande responsabilité pour le transporteur ; courant de trafic de la ligne — considérée dans les deux sens, wagons circulant à pleine charge dans un sens et en majeure partie à vide dans le sens opposé, d'où nécessité de tenir compte dans le calcul du prix de revient des frais de retour à vide des wagons, etc... »

Le prix de revient d'une tonne de marchandise joue donc un grand rôle dans l'étude des tarifs ; bien des formules ont été envisagées, nous citerons notamment les deux suivantes, et ce à titre documentaire, car les éléments qui les composent ne sont pas à la portée de tous étant déterminés par des documents d'ordre intérieur des Compagnies.

Ces éléments variant suivant la nature et l'importance des lignes par lesquelles le transport visé doit être acheminé, on doit, au moyen de la formule, établir en cas d'emprunt de plusieurs lignes le prix de revient pour chacune des lignes ou portions de lignes parcourues ; le total de ces divers prix de revient de la tonne kilométrique — c'est-à-dire à 1 kilomètre — donne celui du parcours considéré ; en multipliant par le nombre de kilomètres de la ou des lignes on obtient le prix de revient d'une tonne brute.

Première formule.

Calcul du prix de revient en fonction :

a) de la rampe moyenne
b) de la fréquentation diurne moyenne annuelle } de la ligne ou de chaque portion de ligne.

$$x = 1 \text{ centime } 46\ (1 + 0.05\ i)\left(1 + \frac{285}{F}\right)$$

i rampe moyenne de la ligne considérée

$F = \frac{P}{2L \times 365}$ (F ou fréquention diurne moyenne d'une ligne de longueur L, P égalant le tonnage kilométrique utile PV. transporté pendant une année sur la ligne considérée).

On peut traduire cette formule (établie par M. Amiot, ingénieur en chef des mines) en langage ordinaire en disant que le prix de revient d'une tonne kilométrique de marchandise P. V. s'obtient en multipliant 1c,46

(chiffre invariable) par l'unité augmentée des 5 centièmes (chiffre invariable) de la rampe moyenne i (exprimée en millimètres) de la ligne considérée, et en multipliant le produit ainsi obtenu par l'unité augmenté du quotient du nombre invariable 285 par le chiffre de la fréquentation diurne moyenne de P. V. de cette ligne.

DEUXIÈME FORMULE.

Calcul du prix de revient x en fonction :

a) Du tonnage kilométrique but annuel P. V. (T)
b) Du parcours kilométrique des trains de toute nature (P).
c) Du parcours kilométrique des trains P. V. (p).
d) Des dépenses totales (charges du capital comprises) (1) (D).

} de la ligne ou de chaque portion de ligne dont le parcours total est k.

En divisant les dépenses totales (charges du capital comprises) afférentes à une ligne déterminée par le parcours des trains de toute nature sur la dite ligne on obtient le prix de revient moyen d'un kilomètre de train. De même en divisant le tonnage kilométrique brut annuel (P. V. par exemple) par le parcours kilométrique des trains (également P. V.) on obtient la charge moyenne des trains (P. V.). Enfin, en divisant le prix de revient moyen d'un kilomètre de train de toute nature par la charge moyenne des trains (P. V.), on obtient — en admettant l'hypothèse de l'égalité du prix de revient du kilomètre de train de toute nature — le prix de revient moyen d'une tonne brute P. V. pour un parcours de 1 kilomètre sur la ligne considérée. En multipliant par la longueur de cette ligne, on obtient enfin le prix de revient moyen d'une tonne brute pour le parcours visé.

Ce qui précède peut se traduire par la formule ci-dessous :

$$x = \left(\frac{\frac{D}{P}}{\frac{T}{p}} \right) k.$$

Enfin certaines compagnies ont adopté, après étude, un prix de revient moyen s'appliquant à l'ensemble du réseau (x centimes par tonne kilométrique) ; mais là aussi les éléments ayant servi à déterminer ce prix sont d'ordre intérieur.

(1 Charges du capital.
Ce chapitre englobe :
a) Les charges totales du fonds social lequel représente :
1° La valeur de réalisation des actions émises ;
2° L'intérêt et l'amortissement des actions.
b) Les charges des emprunts à fin d'exercice.
(obligations émises pour solder les dépenses d'établissement des lignes, du matériel, etc...).
Ces charges du capital — réparties par lignes du réseau d'après des données variant suivant les lignes — sont atténuées des annuités des subventions mais par contre sont augmentées des charges d'approvisionnement,

Nous allons néanmoins expliquer — car ce sont des expressions qui reviennent fréquemment dans le langage ferroviaire — ce qu'on entend par :

Tonnage brut kilométrique des trains. — Le tonnage brut kilométrique des trains (de voyageurs, de messagerie, de marchandises P. V.) est obtenu au moyen des feuilles de mouvement du matériel qui donnent le nombre de véhicules (avec le poids chargé) circulant sur telle ou telle ligne avec les mutations qui ont pu se produire.

Soit une ligne A-B de 100 kilomètres.

Un train de marchandise P. V. part de A dans la direction de B avec 30 wagons (300 tonnes de charge), en C il laisse 4 wagons (40^{T}) et en prend 2 (20^{T}) ; en D il en laisse 6 (60^{T}) et en prend 10 (100^{T}) ; on calculera ainsi le tonnage brut kilométrique de la ligne considérée A B

AC. $300^{T} \times 70$ kilom.	$= 21\,000$	tonnes, kilométriques.
CD $(300 - 40) + 20 = 280^{T} \times 10$ km.	$= 2.800$	—
DB $(280 - 60) + 100 = 320^{T} \times 20$ km.	$= 6.400$	—
Au total pour AB	30.200	—

Parcours kilométrique des trains. — Ce parcours est le nombre de kilomètres parcourus en un an par les trains — dans les deux sens — sur une ligne considérée.

Charge brute moyenne des trains. — Est obtenue en divisant le tonnage brut kilométrique (par nature de trafic : voyageurs, messagerie, marchandises P. V.) par le parcours kilométrique des trains (de voyageurs, de messagerie, de marchandises P. V., suivant le cas).

Coefficient de retour à vide. — Il est un autre facteur important qui joue dans la détermination du prix de revient d'une tonne (de marchandise de petite vitesse par exemple) c'est le coefficient de retour à vide du wagon transporteur ; en effet, les wagons vides dont le chargement n'est pas assuré dans un délai très court par la gare qui les a reçus chargés, sont dirigés sans retard sur les *gares dites de répartition* qui sont les centres d'approvisionnement et qui ont à pourvoir pour le matériel roulant aux besoins des gares secondaires.

Tare du wagon. — Enfin la tare du wagon transporteur — autrement dit le poids mort — joue également un rôle, car pour transporter une tonne de marchandise on doit tractionner un poids supérieur.

Supposons qu'une Compagnie ait à transporter 5 tonnes de houille dans un wagon dit houiller d'une tare moyenne de 6^{T}.3, que pour l'ensemble du réseau le coefficient de retour à vide soit évalué à 40 % (autrement dit que 40 wagons sur 100 du type visé circulent à vide) et que pour

un parcours de 100 kilomètres le prix de revient d'une tonne soit de $1^f,56$.

La tare moyenne d'un wagon du type qui nous occupe pour le transport de la houille étant de $6^t,5$ et le coefficient de retour à vide étant évalué à 40 %, le poids brut (y) à transporter pour acheminer 1 tonne de houille sera donc de :

$$y = \frac{6^t,5 \text{ (tare du wagon vide)} + 40\% \text{ de } 6^t,5 \text{ (pour le retour à vide} - 5^t \text{ poids chargé)}}{5^t \text{ (poids du chargement)}} = 2^t,82$$

donc pour acheminer 1^t de houille *dans les conditions d'un chargement de* 5^t il faut transporter 2,82 de tonnes brutes.

Le prix de revient de 1^t brute étant de $1^f,56$, le prix de revient du transport de 1^t de houille sur le parcours visé est donc de :

$$1^f,56 \times 2^t,82 = 4^f,3992 \text{ ou } 4^f,40 \text{ en chiffre rond.}$$

Si le prix de transport — frais de gare non compris (la manutention est obligatoirement faite par le commerce) — est pour un envoi de 5^t de 5 fr. par tonne pour la distance étudiée (100 kilom.) le prix de revient de 1^t étant de $4^f,40$, la recette nette d'une tonne sera de $(5 - 4^f,40) = 0^f,60$.

Le calcul du prix de revient, en tenant compte des éléments visés, est donc nécessaire pour se rendre compte si un prix sollicité par le commerce est suffisamment rémunérateur ; il est superflu d'ajouter que tout prix demandé, qui serait égal ou légèrement supérieur au prix de revient, n'aurait aucune chance d'être agréé. Il est nécessaire qu'une marge soit laissée entre le prix sollicité et le prix de revient afin de laisser un certain bénéfice aux transporteurs ; cette différence est plus ou moins grande suivant l'importance du tonnage promis, la nature plus ou moins pondéreuse de la marchandise, et l'intérêt économique qui s'attache au bas prix du transport.

Le prix de revient diminue et la recette nette augmente par conséquent en proportion du tonnage chargé dans le wagon ; en effet, si pour l'exemple considéré le poids à charger était, au lieu de 5^t, de 10, 15 ou 20^t et que la tare moyenne du wagon soit toujours de $6^t,5$ la recette nette d'une tonne de houille serait respectivement de :

$$y = \frac{6^t,5 + 40\% \text{ de } 6^t,5 + 10^t}{10^t} = 1^t,91.$$

Prix de revient de 1^t brute $1^f,56 \times 1^t,91 = 2^f,97$
Recette nette $5,00 - 2,97 = 2^f,03$

$$y = \frac{6^t,5 + 40\% \text{ de } 6^t,5 + 15^t}{15^t} = 1^t,606.$$

Prix de revient de 1^t brute $= 1^f,56 \times 1^t,606 = 2^f,50$.
Recette nette $5,00 - 2,50 = 2^f,50$.

$$y = \frac{6^t,5 + 40\% \text{ de } 6^t,5 + 20^t}{20^t} = 1^t,455.$$

Prix de revient de 1^{T} brute $= 1^{f},56 \times 1^{T},455 = 2^{f},26$.
Recette nette $5,00 - 2,26 = 2^{f},74$.

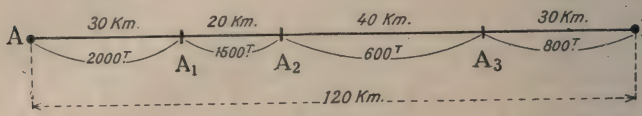
Les transporteurs ont donc intérêt à établir des prix de transport — pour certaines marchandises pondéreuses — avec un minimum de tonnage élevé, ce qui permet l'utilisation des wagons de grande capacité, et à exiger que ces wagons soient chargés à leur limite de charge.

66. — Tonnage (différents genres de)

Tonnage effectif exprime le poids des marchandises transportées, c'est-à-dire le nombre de tonnes effectives qui ont parcouru telle ou telle voie (ferrée ou fluviale) à une distance quelconque.

Tonnage kilométrique ; ce tonnage, ou tonnage ramené au parcours d'un kilomètre, s'obtient en multipliant les tonnes effectives par la longueur du trajet qu'elles ont respectivement effectué sur la voie considérée.

Tonnage moyen ou tonnage ramené à la distance entière. C'est le tonnage obtenu en divisant par la longueur de la voie la somme des tonnes kilométriques.



Tonnage effectif : $2000 + 1500 + 600 + 800 = 4900$ tonnes.
Tonnage kilométrique : $(2000^{T} \times 30^{km}) + (1500 \times 20) + (600 \times 40) + (800 \times 30) =$ 138.000 T. K.

Tonnage moyen ou tonnage ramené à la distance entière : $\frac{138.000^{TK}}{120^{KM}} = 1150$ tonnes.

Tonnage utile. — Tonnage de la marchandise qui est remise au transport.

Tonnage brut. — Tonnage de la marchandise remise au transport augmenté de la tare du wagon nécessaire pour la transporter.

Tonnage kilométrique utile. — Le produit du tonnage taxé (tonnage utile) par le nombre de kilomètres taxés.

Tonnage kilométrique brut. — Le produit du tonnage brut par le nombre de kilomètre de l'itinéraire effectivement parcouru.

67. — Répartition de prix communs à plusieurs réseaux d'intérêt général. Les prix qui figurent à certains tarifs spéciaux communs P. V. (qu'il s'agisse d'un prix ferme applicable d'un point à un autre ou d'un prix de barème applicable sur la distance totale parcourue entre deux gares de réseaux différents) comprennent ou non — suivant les indications du tarif en cause — les frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare (2 fr. 30 par tonne pour les expéditions de 50 kilos au

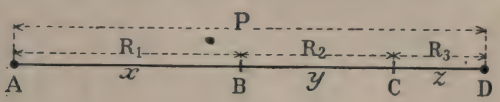
minimum ou payant pour ce poids, 1 fr. 50 pour les expéditions d'au moins 4.000 kilos ou par wagon complet — manutention par les Compagnies —, 0 fr. 60 pour les expéditions par wagon complet — manutention par le commerce (1) ; en vertu des prescriptions de l'art. 5 des conditions d'application des tarifs spéciaux, communes et tous les réseaux d'intérêt général (2) il n'est pas ajouté — sauf stipulation contraire expressément indiquée auxdits tarifs communs — de frais de transmission (0 fr. 60 par tonne à partager par moitié entre les deux Compagnies (3), alors que ces frais doivent dans tous les cas être ajoutés lorsqu'on fait application de tarifs intérieurs soudés entre eux pour obtenir le prix total, mais néanmoins ces dits frais de transmission entrent en ligne de compte pour la répartition du prix commun (ferme ou de barème).

Le calcul de la répartition se fait ainsi :

Soit à répartir un prix P par tonne commun à trois réseaux $R_1 R_2 R_3$ pour une relation AD, les distances parcourues étant :

$$\left.\begin{array}{l}\text{Sur } R_1 \text{ de } x \text{ kilom.}\\ \text{Sur } R_2 \text{ de } y \quad »\\ \text{Sur } R_3 \text{ de } z \quad »\end{array}\right\} \text{ les gares B et C étant gares communes.}$$

et les frais accessoires compris dans le prix P étant par exemple de 2f,30.



On aura :

$$\text{Part } R_1 = \frac{(P - 3^f 50\ (4))\ x}{x+y+z} + 1^f 45 \text{ soit } P_1$$

$$\text{Part } R_2 = \frac{(P - 3\ 50)\ y}{x+y+z} + 0\ 60 \text{ soit } P_2$$

$$\text{Part } R_3 = \frac{(P - 3\ 50)\ z}{x+y+z} + 1\ 45 \text{ soit } P_3$$

---

(1) Avant la mise en vigueur de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 ces frais étaient de 1 fr. 50, 1 fr. et 0 fr. 40 par tonne suivant le cas.

(2) *Frais accessoires.* — Les frais accessoires prévus à l'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux seront ajoutés aux prix des barèmes et aux prix fermes des tarifs spéciaux, à moins d'indication contraire desdits tarifs.

En cas d'application de barèmes communs ou de prix fermes communs, et sauf stipulation contraire dans les tarifs, il n'est rien perçu pour frais de transmission aux points de jonction reliant entre eux les réseaux qui participent à ces barèmes ou à ces prix fermes.

(3) Ces frais — avant le dit arrêté du 9 avril 1918 — étaient de 0 fr. 40 par tonne à partager par moitié entre les deux Compagnies.

(4) Pour les réseaux

				Avant l'arrêté du 9 avril 1918 visé d'autre part		
R_1	Frais de chargement . à A = 0,60 — de gare . . . . à A = 0,55 1/2 transmission. . . à B = 0,30	1,45	R_1	0,40 0,35 0,20	0,95

Voir la suite au bas de la page 104.

Si P = 60 fr. par tonne (frais accessoires 2f 30 par tonne compris)

$$\left.\begin{array}{l} x = 380 \text{ kilom.} \\ y = 260 \quad — \\ z = 140 \quad — \end{array}\right\} \quad 780 \text{ kilom.}$$

On aura :

$$\left.\begin{array}{l} R_1 = \dfrac{(60^f - 3^f 50)\ 380^{km}}{780^{km}} + 1^f 45 = 28^f 95 \\ R_2 = \dfrac{(60 - 3\ 50)\ 260}{780} + 0\ 60 = 19\ 45 \\ R_3 = \dfrac{(60 - 3\ 50)\ 140}{780} + 1\ 45 = 11\ 60 \end{array}\right\} \quad 60^f 00.$$

Autre mode de répartition dite par *parts millièmes* qui donne les mêmes résultats que la répartition au *prorata* kilométrique.

Distance totale AD = 380 + 260 + 140 = 780 kilomètres.

Prix à répartir 60f — 3f,50 de frais accessoires = 56f,50.

Coefficient de distance de l'itinéraire $\dfrac{1000}{780} = 1{,}282.$

$$\text{Part } R_1 = \frac{(1{,}282 \times 380)\ 56{,}50}{1000} = 27{,}50 + 1{,}45 = 28^f 95$$

$$\text{— } R_2 = \frac{(1{,}282 \times 260)\ 56{,}50}{1000} = 18{,}85 + 0{,}60 = 19\ 45$$

$$\text{— } R_3 = \frac{(1{,}282 \times 140)\ 56{,}50}{1000} = 10{,}15 + 1{,}45 = 11\ 60$$

$$\overline{56{,}50} + \overline{3{,}50} = \overline{60^f 00}$$

68. — Détournement de trafic. En vue, sinon de supprimer totalement mais tout au moins de rendre très rares les détournements de trafic de marchandises de petite vitesse, certaines Compagnies de chemins de fer ont conclu entre elles des conventions aux termes desquelles, quel que soit l'itinéraire de taxe (1) la marchandise doit être acheminée par un itinéraire dit normal ou conventionnel qu'elles fixent d'une manière ferme suivant les provenances et les destination. La taxe est répartie au *prorata* kilométrique par cet itinéraire.

Tout transport acheminé par un autre itinéraire est réputé détourné. Ce détournement donne ordinairement lieu à un décompte qui attribue à

Pour les réseaux			Avant l'arrêté du 9 avril 1918 visé d'autre part		
R_2	1/2 transmission . . . à B = 0,30 1/2 — . . . à C = 0,30	0,60	R_2	0.20 0.20	0,40
R	1/2 transmission . . à C = 0,30 Frais de gare . . . à D = 0,55 Frais de rechargement à D = 0,60	1,45	R_3	0,20 0,35 0,40	0,95
		3,50			2,30

(1) Nous verrons plus loin (*I, note 143*), que les Compagnies doivent, lorsque le tarif spécial a été revendiqué, rechercher la combinaison de taxe donnant le prix de transport le plus réduit même avec emprunt fictif d'un autre réseau que celui ou ceux intéressés au parcours.

la voie détournée (1) 30 °/₀ seulement de la taxe revenant aux réseaux contractants, 70 °/₀ étant attribués à l'itinéraire normal ; le coefficient de 30 °/₀ a été choisi non pas pour rémunérer la voie détournée de ses frais de traction mais en vue de créer une sorte de pénalité en faveur de l'itinéraire normal, les conventions de trafic ayant eu pour effet de pénaliser les parcours effectués en dehors de l'itinéraire réputé normal.

Soit un parcours AC (empruntant deux réseaux conventionnels) transitant par B ; le prix de transport le plus réduit par itinéraire de taxe est de 100 fr. (frais accessoires non compris) ; la marchandise au lieu d'être acheminée par itinéraire normal ABC (600 kilom.) l'est par l'itinéraire détourné AB'C (620 kilom.) Le décompte sera ainsi établi :

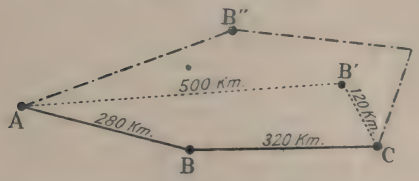
—.—.—.—.—.— itinéraire fictif de taxe donnant un prix réduit de 100 fr.

——————— itinéraire normal.
première Cie, R_1 : AB = 280 kilom. } 600 kilom.
deuxième Cie, R_2 : BC = 320 — }

..... itinéraire détourné
première Cie, R_2 : AB' = 500 — } 620 —
deuxième Cie, R_1 : B'C = 120 — }

Si l'envoi avait été acheminé par l'itinéraire normal ABC les deux Compagnies auraient touché :

$$R_1 = \frac{100^f \times 280^k}{600^k} = 46^f 65$$
$$R_2 = \frac{100^f \times 320^k}{600^k} = 53\ 35 \quad \Big\} \ 100^f 00.$$



Par suite du détournement par B', elles toucheront :
a) 30 °/₀ à la voie suivie AB'C soit :

$$R_1 = \frac{30^f \times 500^k}{620^k} = 24^f 20$$
$$R_2 = \frac{30^f \times 120^k}{620^k} = 5\ 80 \quad \Big\} \ 30 \text{ fr.}$$

b) 70 °/₀ à la voie normale ABC soit :

$$R_1 = \frac{70^f \times 280^k}{600^k} = 32^f 65$$
$$R_2 = \frac{70^f \times 320^k}{600^k} = 37\ 35 \quad \Big\} \ 70 \text{ fr.}$$

(1) A. Bonnal. *Exploitation commerciale de Chemins de fer* : Colson. *Transports et Tarifs.*

Ce qui donne pour :

$$\left.\begin{array}{l} R_1 = 24{,}20 + 32{,}65 = 56^f\,85 \\ R_2 = \ 5{,}80 + 37{,}35 = 43\ 15 \end{array}\right\} \ 100^f\,00$$

Alors que si, à défaut de convention, la répartition avait été effectuée au *prorata* kilométrique de la voie suivie AB'C, les deux Compagnies auraient touché :

$$R_1 = \frac{100^f \times 500^k}{620^k} = 80^f\,65 \text{ au lieu de } R_1\ 56^f\,85$$

$$R_2 = \frac{100^f \times 120^k}{620^k} = 19\ 35 \quad — \quad R_2\ 43\ 15$$

69. — Prix fermes. Certains tarifs spéciaux intérieurs ou communs renferment des prix fermes (ou prix faits ou prix exceptionnels), ou encore prix forfaitaires (Cour de Cassation 6/12-1905), c'est-à-dire des prix qui ne sont applicables que pour un parcours déterminé et pour une catégorie de marchandise. Les deux principaux cas qui justifient la création de prix fermes sont les suivants :

1° Cas de la concurrence entre transporteurs (chemins de fer et batellerie par exemple) ;

2° Abaissement de prix pouvant provoquer, bien qu'il n'y ait pas de concurrence, un développement notable des échanges, notamment pour des marchandises pondéreuses dans le prix de vente desquelles le coût du transport entre pour une part notable.

Une Compagnie qui propose un prix ferme essaye donc de le justifier par l'un des motifs ci-après :

a) Il conservera à la ligne sur laquelle il sera appliqué partie du trafic qui tend à être pris en totalité par une voie concurrente ;

b) Il facilitera aux produits d'une région l'accès d'un marché dont ils sont complètement exclus par les produits d'autres régions ;

c) Il provoquera la création et assurera le développement d'une industrie qui, pour prospérer, a besoin d'obtenir à de bonnes conditions des matières premières ou des combustibles minéraux.

Au sujet des prix fermes, voici comment s'exprime M. Colson dont le nom fait autorité en matière de transports ferroviaires :

« Du moment où un prix ferme est commandé par les circonstances commerciales, il ne constitue nullement une inégalité arbitraire de traitement entre les diverses régions. Or, pour tirer d'une voie de communication toute la recette qu'elle peut donner, sans entraver aucun transport, l'emploi des prix fermes est indispensable car seul il permet d'abaisser les tarifs sur les points où cela est nécessaire, sans réaliser des abaissements généraux qui comportent toujours des pertes de recettes considérables ».

L'établissement de prix fermes (1) tend néanmoins de plus en plus à disparaître ; le Comité consultatif des chemins de fer, en préconisant la création de tarifs établis sur la base kilométrique, ce qui les rend profitables et applicables à toutes les gares du même réseau, ne fait que de mettre en

(1) Voir supplément : *Unification des tarifs.*

pratique les *desiderata* figurant dans l'exposé des motifs du projet de loi portant approbation des Conventions de 1883 (*voir I, note 13*), à savoir *qu'en matière de tarifs intérieurs le système des barèmes à base kilométrique décroissante est adopté, les prix fermes de gare à gare cessant d'être la règle pour devenir l'exception.*

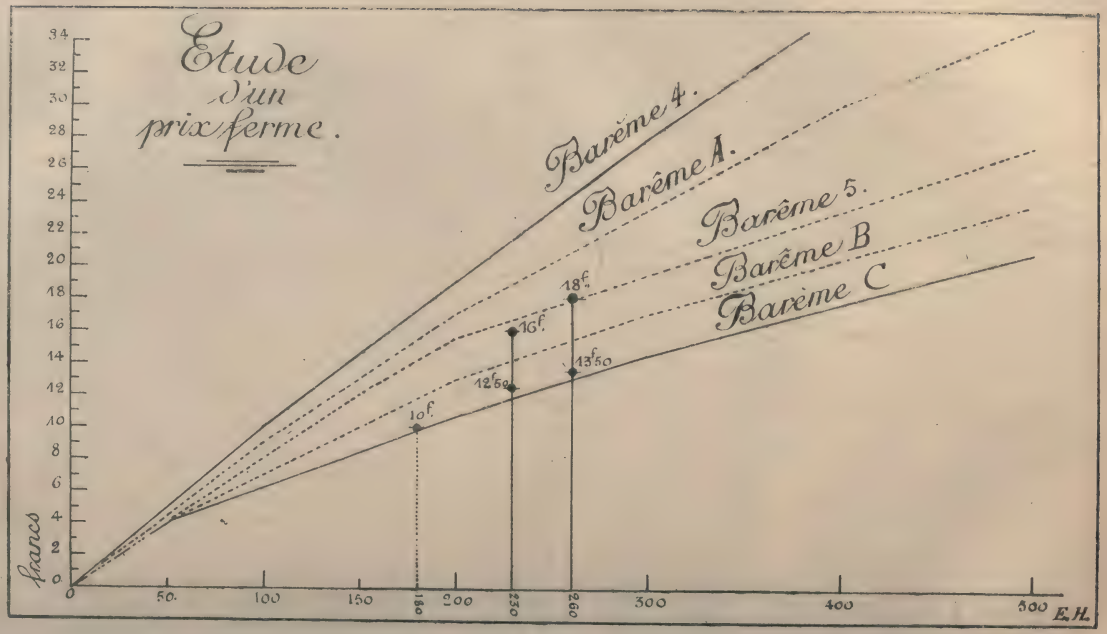
La création d'un prix ferme nécessite, de la part d'une Compagnie à laquelle il est proposé par le commerce, une étude comparative, car son adoption, *à priori* non contestable, peut avoir à l'examen des conséquences préjudiciables aux intérêts des transporteurs. Un exemple d'étude de création d'un prix fait précisera la portée de cette affirmation.

Supposons qu'une brasserie se monte à A ; l'exploitant qui reçoit par voie ferrée les matières premières : orge, houblon, combustible, à des prix de transport suffisamment bas pour qu'une réduction ne soit sollicitée à leur sujet, trouve au contraire que le prix qui est demandé pour le transport de la bière en caisses, qu'il veut écouler sur un centre de consommation important B situé à 180 kilomètres de A est trop élevé. Si une réduction n'est consentie, il utilisera, pour les envois visés, la voie d'eau desservant le parcours en cause ; il promet un tonnage annuel de 500 tonnes qu'il remettra par expédition de 5000 kilos. C'est donc un tonnage qui échappera à la voie ferrée, si le prix actuel de A à B n'est pas abaissé à 10 fr. (frais accessoires non compris).

La bière en caisses est taxée sur le réseau intéressé (le P. L. M. par exemple) au barème 4 du tarif spécial P. V. n. 6 (c'est le tarif qui est applicable aux boissons) par expédition d'au moins 1000 kilos, ce qui donne à la distance considérée 180 kilom. un prix par tonne de 17 fr. 20 (frais accessoires non compris). Comme il s'agit d'un tonnage nouveau, on pourrait, à première vue, conclure à l'adoption du prix de 10 fr. sollicité ; mais supposons que le tarif 6 qui nous occupe renferme pour la destination B envisagée deux prix fermes de 16 et 18 fr. par tonne (frais accessoires non compris) au départ des gares C et D (distantes de 230 et 260 kilom. de B), pour le transport également de la bière en caisses par expédition de 5000 kilos. Pour ces deux provenances C et D, que viendra concurrencer la brasserie installée en A, le tonnage moyen annuel acquis est pour B de 600^{t} au départ de C et de 400^{t} au départ de D. Si le prix de 10 fr. demandé est proposé à l'homologation ministérielle, il est certain que les brasseries de C et D demanderont que les prix fermes de 16 et 18 fr. soient abaissés pour les mettre en harmonie avec celui de 10 fr.

Etablissant le graphique des prix actuels et des prix étudiés, nous voyons que les prix de 16 et 18 fr. au départ de C et D sont : l'un un peu inférieur, l'autre très légèrement supérieur au barème 5, alors que le prix de 10 fr. demandé se rapproche très sensiblement du barème C, et que les prix de 16 et 18 devraient être abaissés à 12,50 et 13,50 pour être en harmonie avec celui de 10 fr.

Le tonnage promis par la brasserie A pourra-t-il compenser la perte de recette *nette* résultant de ces abaissements sur un tonnage acquis au départ de C et de D ?


Etude
d'un
prix ferme.
Barême 4.
Barême A.
Barême 5.
Barême B
Barême C
18f.
16f.
13f50
12f50
10f.
francs
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20
22
24
26
28
30
32
34
0
50.
100
150
180
200
220
260
300
400
500
E.H.

La recette nette s'obtient en multipliant le tonnage par le produit net du prix considéré (de barème au prix ferme diminué :

a) S'il y a lieu des frais accessoires qu'il peut comprendre.

b) Du prix de revient de la tonne kilométrique brute sur le parcours visé (*voir I, note 65*, le calcul du prix de revient).

Si nous évaluons à 3 centaines (en chiffre rond) le prix de revient de la tonne kilométrique brute sur les parcours AB, CB et DB, on obtiendra les recettes nettes suivantes (nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte la majoration de 25 °/₀ frappant les transports par chemins de fer — loi du 31 mars 1918, *voir I, note 209*, — cette majoration n'ayant dans l'espèce aucune influence ni l'impôt de 10 °/₀ *voir I, note 210*).

Recette nette totale, d'après les prix existant au tarif, du tonnage acquis au départ de C et de D :

C à B, 230 kilom. prix 16f, tonnage 600t
Recette nette : $600^t \left[16^f - 230^k (0^f,03)\right] = 5.460$ fr.
D à B, 260 kilom. prix 18f, tonnage 400t
Recette nette : $400^t \left[18^f - 260^k (0^f,03)\right] = 4.080$ fr.
} 9.540 fr.

Recette nette totale d'après les prix à faire :

C à B, $600^t \left[12^f,50 - 230^k (0^f,03)\right] = 3.360$ fr.
D à B, $400^t \left[13^f,50 - 260^k (0^f,03)\right] = 2.280$ fr.
} 5.640 fr.
Perte . . . . . 3.900 fr.

Or le tonnage promis (500t) par la brasserie A, tonnage aléatoire par conséquent, ne donnerait au prix de 10 fr. qu'une recette nette de :

$$500^t \left[10^f - 180^k (0^f,03\right] = 2300^f.$$

Il n'y a donc pas avantage pour la Compagnie à accorder ce prix puisque la perte de 3900 fr. résultant pour elle de l'abaissement des deux prix fermes existant au tarif au départ de C et D pour B ne serait pas compensée par la recette nette (2300f) afférente à un tonnage nouveau auquel s'appliquerait le prix ferme étudié de 10f de A à B.

Mais néanmoins, d'autres considérations peuvent jouer de nature à faire adopter, avec toutes ses conséquences, le prix sollicité. La brasserie A peut en effet avoir laissé entendre (ou la Compagnie peut elle-même craindre) que, si le prix de 10f n'est pas accordé, une partie importante des matières premières à recevoir empruntera la voie d'eau qui sera utilisée aussi bien pour le transport des bières en caisses qu'en fûts (à noter que la brasserie ne demande à la Compagnie aucune réduction pour le transport sur B de la bière en fûts, le prix figurant au tarif la satisfaisant). D'un autre côté, les brasseries C et D grâce aux prix plus réduits accordés seront susceptibles d'augmenter leur fabrication, d'où un plus grand nombre de matières premières à recevoir et de produits fabriqués et de sous-produits (drèches) à expédier.

Une étude très serrée peut donc démontrer qu'il y a intérêt à ce que satisfaction soit accordée à la brasserie A.

Le rôle des services commerciaux des Compagnies de chemins de fer est précisément d'étudier les tarifs, d'en proposer la modification le cas échéant en adoptant pour les études commerciales un plan visant la situation du trafic considéré au moment de l'étude, l'influence que peut avoir sur les courants de trafic existants l'adoption de la mesure étudiée, la possibilité de nouveaux courants avec leur influence indirecte sur d'autres branches du trafic, enfin la répercussion financière résultant de la mise en vigueur des modifications en vue.

70. — Irréductibilité des prix fermes. Les prix fermes qui comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare (ou seulement les frais de gare) étant, d'après la jurisprudence de la Cour de Cassation des prix *forfaitaires indivisibles* qui par conséquent doivent être perçus tels qu'ils ont été homologués, il en résulte qu'en cas d'application d'un prix ferme comprenant les frais accessoires soudé notamment avec un tarif d'une autre Compagnie, il n'est pas déduit au point de jonction (ou de transit) les frais de déchargement que comprend ce prix ferme, ce qui pour certains peut paraître anormal, puisque d'après une autre jurisprudence les « taxes perçues par les Compagnies de chemins de fer correspondent à des services par elles effectivement rendus » et que dans l'espèce le déchargement n'ayant pas été effectué les frais, que cette opération représentent, ne devraient pas être décomptés.

D'ailleurs, pour parer à cette situation les Compagnies ont pris l'engagement de ne plus soumettre à l'homologation que des prix fermes ne comprenant pas de frais accessoires ; ces derniers seront donc, dans ce cas, perçus conformément aux règles admises dans l'objet.

En résumé, en l'état actuel de la question, les prix fermes qui comprennent les frais accessoires sont irréductibles au point de transit (ils ne le sont qu'en cas de livraison sur embranchement particulier et s'il s'agit d'envois par wagon complet) avec les autres Compagnies, de même qu'aux points de soudure pour une seule Compagnie avec les prix de ses autres tarifs (généraux ou spéciaux).

71. — Tarifs exceptionnels. Certaines marchandises, en raison des dangers ou des difficultés que présente leur transport, à cause de leur valeur, de leur faible densité, à cause encore du faible poids de certains colis remis isolément, sont soumises à des tarifs exceptionnels plus élevés que le tarif général ordinaire.

Ces tarifs intéressent :

les matières inflammables ou explosibles.	(voir I note 84)
les masses indivisibles	(— I — 86)
les objets d'art, broderies, etc. . . .	(— I — 88)
les marchandises encombrantes . . .	(— I — 82)
les petits colis de 0 à 40 kilos	(— I — 78)

72. — *Recueil-Chaix P. V.* La collection complète des tarifs de chemins de fer des Compagnies françaises (réseau d'intérêt général et réseau secondaire) constitue le Recueil-Chaix, publié depuis 1858, qui doit être donné en communication dans les gares à tout expéditeur ou destinataire qui en fait la demande.

Ce recueil — qui néanmoins n'a rien d'officiel ainsi qu'en témoigne d'ailleurs une mention figurant au commencement du recueil — comprend deux volumes : un pour la grande vitesse, l'autre pour la petite vitesse, ce dernier est le plus important.

Le Chaix P. V. — il n'a pas actuellement moins de 1770 pages — donne dans l'ordre de pagination les renseignements ci-après :

Table alphabétique des localités françaises avec en regard de chacune d'elles le département où elle se trouve, le réseau intéressé (réseau d'intérêt général ou réseau secondaire) et l'affectation de la gare (grande ou petite vitesse ou G. V. et P. V.).

Table des tarifs internationaux dans lesquels figurent des stations étrangères.

Table alphabétique des localités étrangères avec en regard le nom des Etats et les numéros d'ordre de la table ci-dessus des tarifs internationaux.

Tarifs généraux.
- Conditions générales d'application des tarifs P. V. communes à tous les réseaux français d'intérêt général.
- Dispositions complémentaires et exceptionnelles applicables sur certains réseaux.

Tarifs spéciaux.
- Conditions générales d'application des tarifs P. V., communes à tous les réseaux français d'intérêt général.
- Conditions particulières intéressant le réseau de l'Etat (ancien Ouest).

Règlement uniforme pour le transport international des marchandises (en grande et en petite vitesse) par Chemins de fer, comprenant :

a) La Convention internationale de Berne ainsi que les dispositions réglementaires pour son exécution ;

b) Les conditions complémentaires.

Table générale des marchandises en P. V. par ordre alphabétique avec un regard de chaque article :

a) La désignation correspondante de la classification générale des marchandises du 1er septembre 1902 ;

b) La série du tarif général applicable ;

c) L'indication du tarif spécial applicable avec l'énumération des réseaux reprenant la marchandise dans le tarif visé.

Par Cie d'intérêt général.

Nomenclature alphabétique des gares et stations ouvertes au service de la petite vitesse.

Tableau des distances kilométriques des gares du réseau aux points de jonction avec les réseaux voisins.

Séries et bases pour la tarification des marchandises en P. V.

Tarifs de camionnage dans Paris.

Tarifs de camionnage et de réexpédition, pour les localités où existe un service.

Table alphabétique des points de jonction du réseau avec les réseaux voisins d'intérêt général et avec les réseaux secondaires enclavés ou aboutissant à ce réseau d'intérêt général.

Tarif spécial P. V. n° 29 visant — par Compagnie — les réglementations diverses.

Tarifs spéciaux communs P. V. nos 129 et 229.

Par tarif

Nomenclature — par Compagnie — des *tarifs spéciaux* de 1 à 28 et nomenclature des tarifs spéciaux communs P. V. 101 à 128, 201 à 228 (*), 301 à 328 (*) et 401 à 428 (*), avec indication dans chacun d'eux : 1° des animaux, marchandises, voitures (suivant le cas) bénéficiant du tarif considéré ; 2° des barèmes et prix fermes applicables ; 3° des dispositions particulières pour le transport, les délais, etc.

Par Compagnie. — *Tarif spécial P. V. d'exportation* n° 30 (marchandises diverses).

Tarif spécial commun P. V. 300 d'exportation et de transit (marchandises en général) (*).

Tarif spécial commun P. V. 200 et 200 *bis* (d'importation) (1) (marchandises en général) (*).

Tarif spécial commun P. V. 400 et 400 *bis* (d'exportation et de transi marchandises en général) (*).

Tarifs internationaux du Nord et de l'Etat (ancien Ouest) avec l'Angleterre (*).

Par Compagnie d'Intérêt Général

Nomenclature, avec les tarifs P. V. afférents au transport, des Compagnies secondaires enclavées ou rattachées aux réseaux d'intérêt général.

Carte du réseau ferroviaire français.

73. — Recueil Chaix G. V. Ce recueil contient, dans l'ordre de pagination :

1° Les bases des prix de transport et les conditions générales d'application, communes à tous les grands réseaux d'intérêt général, relatives aux voyageurs, bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures, pompes funèbres et animaux.

---

(1) Avec ou sans réciprocité.

(*) Voir supplément : *Tarifs internationaux.*

2° Les barèmes par distances kilométriques des prix applicables au transport des voyageurs (places entières, demi-places, militaires ou marins) et des chiens, des excédents de bagages (par coupures de poids) des voyageurs civils et des militaires ou marins.

3° Les barèmes par distances kilométriques des prix applicables (1) au transport :

A) Des articles de messagerie, marchandises et denrées :

Jusqu'à 5 kilog., — de 5 jusqu'à 10, — de 10 jusqu'à 20 k., — de 20 jusqu'à 30 k., de 30 jusqu'à 40 k.

Ces cinq barèmes donnent pour les différentes distances (minimum de parcours 6 kil.), les prix tout calculés *par expédition*.

B) Des articles de messagerie et marchandises
C) Des denrées } pesant plus de 40 kil.

Ces deux barèmes donnent les prix de transport *par tonne*.

D) Des finances, valeurs et objets d'art.

Le barème donne les taxes applicables *par 1000* fr. de valeur déclarée.

E) Des voitures { à un fond. / à deux fonds.

F) Des cercueils transportés par train { omnibus. / express.

Ces quatre barèmes donnent les taxes applicables *par unité*.

G) Aux animaux :

a) De grande taille : bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains.
b) De moyenne taille : veaux et porcs.
c) De petite taille : moutons, brebis, agneaux, chiens.
d) Chevaux des militaires et marins.

Ces quatre barèmes donnent les taxes applicables, toujours aux différentes distances, *par tête*.

Les barèmes visés aux § 2° et 3° ci-dessus sont communs à toutes les Compagnies ; ils donnent les taxes applicables de 6 à 1200 kilomètres.

4° Le tarif général commun entre les grands réseaux pour le transport à partir de 1200 kilom. (frais de manutention compris s'il y a lieu) :

A) Des articles de messagerie, marchandises et denrées :

De 0 à 5 k. — de 5 jusqu'à 10 k. — de 10 jusqu'à 20 k.
De 20 jusqu'à 30 k. — de 30 jusqu'à 40 k.

B) Des articles de messagerie et marchandises
C) Des denrées. } au-dessus de 40 k.

(1) Les frais de manutention sont compris dans tous les prix qui en comportent.

5° Les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de grande vitesse des grands réseaux d'intérêt général.

6° Les tarifs spéciaux communs pour le transport :

a) Des colis postaux.
b) Des colis agricoles dont le poids n'excède pas 40 kil.
c) Des voyageurs, des bagages, des échantillons des voyageurs de commerce.
d) Des arbres vivants, plantes vivantes, etc.
e) Des denrées périssables.
f) Des finances valeurs et objets d'art.
g) Des emballages vides en retour.
h) Des denrées en wagons réfrigérants.
i) Des voitures (automobiles ou hyppomobiles).

Le Recueil Chaix comprend ensuite par Compagnie : Nord — Est — P. L. M. — Orléans — Etat — Midi — Etat (réseau racheté de l'Ouest) et Ceintures de Paris — (tel est l'ordre du Chaix) :

a) Le tableau des distances kilométriques de toutes les gares du réseau aux points de jonction avec les réseaux voisins ;

b) Les tarifs spéciaux intérieurs ayant la même numérotation pour toutes les Compagnies ; ils sont les suivants (nous avons choisi la nomenclature complète d'une des Compagnies, car toutes n'ont pas le même nombre de tarifs spéciaux).

1° Voyageurs, ...

Tarif G. V. N° **1**. Billets pris à l'avance. — Prix exceptionnels pour certains parcours. — Cartes donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif.

— — **2**. Billets d'aller et retour. — Prix exceptionnels pour certains parcours. — Billets d'aller et retour pour familles, pèlerins.

— — **3**. Cartes d'abonnement. — Commissionnaires-Messagers. — Familles, associés ou gérants. — Directeurs de Sociétés anonymes. — Elèves, professeurs et apprentis, ouvriers et ouvrières. — Employés. — Ouvriers et ouvrières des manufactures et ouvriers et ouvrières agricoles rentrant dans leurs familles, du samedi au lundi, etc...

— — **4**. Places et voitures de luxe. — Compartiments pour le transport des malades. — Transports funéraires. — Matériel appartenant à d'autres Compagnies ou à des particuliers. — Trains spéciaux. — Couchettes.

1° Voyageurs	Tarif G. V. N° 5.	Voyages circulaires à coupons combinables. — Voyages circulaires à itinéraires fixes.
	— — 6.	Billets d'aller et retour pour familles. — Billets d'aller et retour de bains de mer. — Billets d'aller et retour individuels de stations thermales.
	— — 7.	Émigrants.
	— — 8.	Billets d'excursion collectifs.
2° Animaux vivants.	Tarif G. V. N° 10.	Personnel, matériel, voitures et animaux des cirques, ménageries, etc., transportés par trains spéciaux.
	— — 11.	Chevaux transportés en wagons-écuries. — Animaux transportés en wagons à bestiaux. — Chevaux destinés à l'alimentation. — Chevaux de louage. — Ruches contenant des abeilles.
	— — 12.	Chevaux de course, équipages de chasse, étalons de l'Etat, juments de l'Etat, juments poulinières.
3° Marchandises ...	Tarif G. V. N° 14.	Denrées.
	— — 15.	Finances et valeurs.
	— — 16.	Emballages vides en retour.
	— — 17.	Soies, soieries, chapeaux et tresses de paille pour chapeaux.
4° Réglementations diverses.....	Tarif G. V. N° 19.	Animaux et objets admis aux Concours agricoles et aux Expositions officielles. — Chevaux, harnais, voitures admis aux concours hippiques.
	— — 20.	Réservé.
	— — 21.	Transports dans des wagons spéciaux,
5° Exportation.....	— — 29.	Transports sur les voies des quais,
	— — 30.	Marchandises en général.

c) Le tarif de factage et de réexpédition ;

d) Le cas échéant les tarifs directs d'exportation ;

e) Les tarifs des Compagnies secondaires rattachées au réseau d'intérêt général considéré.

A la fin du Chaix figurent les tarifs spéciaux communs (autres que ceux visés au 6° ci-dessus), ils sont compris dans quatre séries :

Ceux de la série 100 communs entre les Compagnies françaises.
— 200 — avec les Compagnies étrangères et les Compagnies de navigation maritime.
— 300 — d'exportation et de transit.
— 400 — — — avec les Compagnies étrangères et les Compagnies de navigation maritime.

74. — Manière de se servir du Chaix P. V. Supposons que nous voulions savoir ce que coûte le transport de 50 fûts d'aniline pesant ensemble 5000 kg. de Lyon-Vaise à Paris-Bercy, le tarif réduit étant revendiqué.

Nous nous reportons tout d'abord à la table générale des marchandises commune à tous les réseaux : nous y lisons que l'aniline est taxée à la 1re série du tarif général ; mais en regard de cet article nous voyons aussi que l'aniline est reprise au tarif spécial P. V. n. 18 de la plupart des Compagnies et notamment du P. L. M. (c'est le réseau qui nous intéresse) indiqué par la lettre L (Lyon).

Nous cherchons ensuite la distance de Lyon-Vaise à Paris-Bercy dans la partie du Chaix — relative au P. L. M. — précédant les tarifs spéciaux, cette distance est de 488 kilomètres.

La 1re série du tarif général — le barème des prix suit immédiatement le tableau des distances — pour 488 kil. accuse 72 fr. 30 par tonne (non compris les frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare tant au départ qu'à l'arrivée — nous parlerons plus tard de ces frais accessoires — s'élevant à 1 fr. 50 par tonne) soit au total un prix de transport par tonne de 72 fr. 30 + 1 fr. 50 = 73 fr. 80.

Reportons-nous maintenant au tarif spécial P. V. 18 du P. L. M. ; nous voyons qu'en regard de l'article « aniline en bidons ou en fûts » figure pour les expéditions d'au moins 50 kg. ou payant pour ce poids, un barème 3 qui donne une taxe plus économique que la 1re série du tarif général ; en effet, ce barème 3 accuse pour 488 kilomètres (reportons-nous au barème des prix qui nous l'avons dit suit le tableau des distances) 52 fr. 80 + 1 fr. 50 de frais accessoires = 54 fr. 30 par tonne au lieu de 73 fr. 80 que donne la 1re série du tarif général ; il y a donc avantage, le tarif réduit ayant d'ailleurs été revendiqué, d'appliquer ce prix de 54 fr. 30.

Mais nous remarquons que dans la colonne « prix exceptionnels § à consulter » dudit tarif 18 figure en regard de l'aniline un § IV ; reportons-nous donc à ce § pour voir ce qu'il énonce ; nous y lisons que pour l'aniline par expédition d'au moins 5000 kil. figure un prix ferme de 34 fr. par tonne (frais accessoires non compris) de Paris-Bercy à Lyon (*toutes gares*, Vaise par conséquent) et *vice-versa* ; ce prix est donc applicable pour l'envoi que nous étudions de Lyon-Vaise à Bercy.

Nous obtenons ainsi les trois prix par tonne ci-après :

Tarif général : 1re série		72,30 + 1,50 =	73f 80
Tarif spécial P. V. 18	barème 3. .	52,80 + 1,50 =	54 30
	prix ferme .	34 + 1,50 =	35 50

Le tarif réduit ayant été revendiqué, c'est le prix de 35 fr. 50 qui est applicable.

75. — *Tarification idéale* (*). La grande diversité qui existe actuellement dans les tarifs met bien souvent les expéditeurs et les destinataires dans l'impossibilité de s'y reconnaître ; l'idéal serait évidemment la suppression de tous les tarifs spéciaux avec les prix fermes ou de barèmes spéciaux qu'ils comprennent et leur remplacement par un barème kilométrique unique pour toutes les Compagnies appliqué sur l'itinéraire court et comprenant un nombre assez élevé de séries dont les plus élevées s'appliqueraient bien entendu aux marchandises d'une certaine valeur ; puis d'une façon dégressive aux produits fabriqués, aux marchandises de première nécessité industrielle, aux produits alimentaires, aux marchandises pondéreuses expédiées en wagon complet, étant entendu par exemple que les marchandises reprises à la classification générale exportées ou en transit bénéficieraient d'une réduction de x %, sur les prix des séries correspondantes.

La taxe totale d'un point à un autre ne serait fonction que de la distance à parcourir : ce système de tarification qui serait en harmonie avec les conditions de clarté, de simplification et de contrôle que le commerce réclame dans la question des prix de transport, donnerait l'égalité à tous, il ne favoriserait aucune fraction du territoire au détriment de telle autre ; il serait — point important — d'une compréhension facile pour le public, il rendrait impossible la concurrence que peuvent être amenées à se faire certaines Compagnies et aurait pour conséquence une diminution sensible du personnel taxateur et détaxeur, d'où fléchissement sensible dans les dépenses d'exploitation.

Il est vrai qu'on peut objecter que la valeur des transports n'étant pas une chose absolue et immuable et ne pouvant être soumise à des règles fixes, à des formules mathématiques et à des barèmes inflexibles, les tarifs spéciaux et les prix fermes qui y sont inscrits ont leur utilité, car ils permettent d'accorder à un trafic particulier pour un parcours déterminé des avantages qu'il n'est pas nécessaire d'accorder d'une façon générale.

D'un autre côté, certains trafics seraient lésés si on voulait adopter pour telle marchandise une tarification unique qui devrait être la moyenne de celle appliquée sur l'ensemble des réseaux : accorder la tarification la plus basse mettrait en péril les recettes des Compagnies intéressées ; appliquer la tarification la plus élevée et, même en choisissant la moyenne, serait s'attirer des réclamations de la partie du commerce habituée à payer un prix de transport moins élevé.

La tarification idéale que nous venons d'examiner nécessiterait l'établissement :

a) D'un tarif général commun à tous les réseaux (applicable, non pas

(*) Voir supplément. — *Unification des tarifs.*

comme les compagnies l'ont étudié déjà, en trafic commun seulement mais également en trafic intérieur) pour les transports des marchandises soumises aux conditions du tarif général (délais de transport réglementaires, non obligation de remise d'un tonnage déterminé, manutention obligatoire pour les transporteurs, etc...).

b) D'un tarif spécial commun remplaçant les tarifs intérieurs et communs en vigueur et se composant, comme nous l'avons vu, d'un assez grand nombre de séries qui varieraient suivant la nature des marchandises, leur importance en tant que tonnage exigé, leur destination réelle : exportation ou transit.

Cette tarification idéale, en théorie séduisante ne serait pas — les besoins du trafic n'étant pas les mêmes sur tous les réseaux — sans présenter des difficultés dans la pratique ; sa mise au point demanderait de longues et laborieuses études. Elle serait appelée à provoquer, ainsi que l'exposait la Chambre de Commerce de Bordeaux en 1880 « des perturbations individuelles, des impossibilités imprévues, des modifications profondes dans les relations d'affaires. »

Qui peut prédire que ce qui paraît une utopie aujourd'hui ne sera pas la réalité demain ?

CONDITIONS D'APPLICATION DES TARIFS GÉNÉRAUX DE PETITE VITESSE, COMMUNES A TOUS LES RÉSEAUX FRANÇAIS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

NOTA. — Les premières conditions d'application communes des tarifs généraux G. V. et P. V. ont été mises en vigueur en 1861 à la suite de la circulaire ministérielle du 11 septembre 1861 qui avait mis au point ces conditions concertées d'un commun accord entre l'Administration et les Compagnies, des améliorations y ont été apportées, mais le document actuel est calqué sur celui de 1861.

---

76. — Classification générale des marchandises de petite vitesse.

ARTICLE PREMIER.

Les marchandises sont, soit par leur propre nature et spécification, soit par assimilation, rangées dans les quatre classes du cahier des charges, conformément aux indications de la première colonne de la classification des marchandises par ordre alphabétique.

ARTICLE 2.

Les marchandises désignées au cahier des charges ou assimilées sont rangées en six séries correspondant aux quatre classes dont il est fait mention dans l'article précédent et soumises au prix du tarif fixé à l'article 3 ci-après.

Le cahier des charges (*voir I, note 21*), pour fixer le tarif dont la perception est autorisée, divise en quatre classes (avons-nous vu *I, note 57*), toutes les marchandises comprises sous 72 dénominations très générales, les produits non dénommés devant être rangés par

assimilation (1) dans la classe avec laquelle ils ont le plus d'analogie.

Dès le début, lit-on dans le *Journal des Transports*, du 3 août 1901 :

toutes les Compagnies ont reconnu la nécessité d'étendre le nombre des marchandises dont la tarification était explicitement indiquée, et d'abaisser les taxes, même au tarif général, pour un grand nombre d'entre elles. Elles ont donc soumis à l'homologation ministérielle des classifications beaucoup plus étendues, répartissant les marchandises entre des séries dont le nombre variait de quatre à sept, suivant les réseaux, et qui différaient les unes des autres par la nomenclature des produits aussi bien que par leur groupement et par les prix appliqués.

Le point de départ de toute réforme ayant pour objet d'atténuer les divergences des tarifs était l'adoption d'une classification uniforme. L'étude en fut entreprise en 1878, et une décision ministérielle du 17 avril 1879 approuva une nomenclature nouvelle dans laquelle 1,600 marchandises environ étaient dénommées et rangées en six séries. Cette classification servit de base aux tarifs du nouveau réseau de l'Etat, et à la réforme des tarifs intérieurs, qui fut opérée par les grandes Compagnies après les conventions de 1883. De 1884 à 1890, le Comité Consultatif des chemins de fer a été occupé par cette réforme, qui exigea une année de travail par réseau, l'examen complet et les remaniements successifs de propositions de chaque Compagnie ayant occupé trente ou quarante séances de la Commission spéciale du Comité chargée de préparer le travail.

Au cours de cette longue étude, quelques divergences s'étaient glissées dans la classification, et de nombreuses marchandises nouvelles avaient apparu dans les tarifs spéciaux ou avaient fait l'objet d'assimilations. L'Administration invita les Compagnies à établir l'uniformité complète, ce qui était désormais facile, puisque les cadres étaient identiques. Elles présentèrent en 1892 des propositions qui, après une longue étude et des remaniements successifs, furent approuvées par le Comité le 24 juillet 1895. La classification nouvelle contenait 2.428 dénominations. D'après l'avis du Comité, aucune modification n'y devait plus être apportée, à l'avenir, et aucune assimilation ne devait être faite, sans qu'un concert ait été établi entre les sept grands réseaux, de manière à conserver l'uniformité si péniblement obtenue.

La circulaire du 5 août 1895, qui porta la décision conforme, prise par le Ministre, à la connaissance des Compagnies les invitait en même temps à n'insérer désormais, dans les tarifs spéciaux, aucune dénomination nouvelle sans la faire figurer à la classification générale.

Une circulaire du 26 août 1899 du Ministre des Travaux Publics précise la portée de la classification générale des marchandises ; il n'est pas sans intérêt d'en citer les passages principaux :

« La question de savoir ce qu'il fallait entendre par l'expression dénomination nouvelle à insérer à la fois à la classification et dans les tarifs spéciaux s'est posée au double point de vue des *spécifications* et des *assimilations* et *définitions*.

---

(1) *Art. 45 du cahier des charges.* — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie... Les assimilations pourront être provisoirement réglées par les Compagnies, mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement

« Les *spécifications*, qui distinguent les divers aspects et conditions sous lesquels une même marchandise est expédiée, peuvent se rapporter à sa forme (acier *en barres*, *en feuilles*, etc...) à la matière dont elle est faite (boutons *en os*, *en faïence*, etc...), à son état (fûts *usagés*), à l'emploi auquel elle est destinée (phosphates de chaux *pour engrais*), au conditionnement ou à l'emballage (vins *en bouteilles*, *en fûts*, etc.).

« En ce qui touche les *assimilations* et *définitions*, la distinction à faire a été précisée antérieurement : l'*assimilation* s'applique aux marchandises, vraiment nouvelles, qui ne figurent pas encore à la classification générale. La *définition* vise le cas de marchandises connues qui se présentent sous un nom nouveau et qui, sans figurer nommément à la classification générale ou aux tableaux d'assimilation (qui doivent après approbation faire corps avec la classification), rentrent dans l'une des désignations qui y sont prévues, comme constituant soit des synonymes, soit des cas particuliers d'une désignation générale. »

La table générale des marchandises qui figure au Recueil-Chaix P. V. (elle a force obligatoire au même titre que la classification) comporte :

D'une part :

en caractères normaux, les désignations génériques de la classification générale, du 1er septembre 1902 avec adjonction, le cas échéant,

en italiques, des spécifications de forme, de matière, d'état, d'emploi, etc..., usitées par le commerce et inscrites dans les tarifs spéciaux ;

D'autre part, en regard de chacune des désignations précitées :

en caractères normaux, les désignations correspondantes de la classification générale avec indication de la série du tarif général applicable ainsi que l'indication par réseau du tarif spécial dans lequel elles figurent ; ci-dessous extrait de cette table :

TABLE GÉNÉRALE — MARCHANDISES —	DÉSIGNATIONS CORRESPONDANTES DE LA CLASSIFICATION GÉNÉRALE du 1er septembre 1902	TARIF GÉNÉRAL SÉRIES	INDICATION PAR RÉSEAU DES NUMÉROS DES TARIFS SPÉCIAUX APPLICABLES (1)
1	2	3	4
Colle de gluten . . .	Dextrine	4	5. *e*, *l*.
Colle de pâte	Colle de pâte	3	24. *e*, *n*, *or*, *o*.
Colle de peau	Colle de peau	3	27. *e*, *el*, *n*, *o*.
Colle de peau *humide*	Colle de peau	3	27. *e*, *et*, *m*, *n*, *o*.
Colle de peau *liquide*.	Colle de peau	3	27. *gc*, *e*, *et*, *n*, *or*, *o*.
Colle de peau *sèche* .	Colle de peau	3	27. *gc*, *e*, *et*, *n*, *or*, *o*.
Colle de poisson . . .	Colle de poisson . . .	1	27.

(1) Les tarifs spéciaux sont applicables aux différentes marchandises de la colonne 1, soit en vertu de leur inscription nominale dans ces tarifs, soit en vertu de la tarification prévue par les désignations correspondantes de la colonne 2.

Explication des abréviations. — *gc* : Grande-Ceinture. — *e* : Est. — *el* : Etat. — *l* : P.-L.-M. — *m* : Midi. — *n* : Nord. — *or* : Orléans. — *o* : Ouest. — *t* : Tous les réseaux, y compris la Grande-Ceinture.

Quand la table générale des marchandises range un produit dans une catégorie générique reprise à la classification générale, si le tarif spécial applicable ne désigne pas nommément le produit inscrit à la table, c'est la tarification prévue pour le terme générique qui doit être appliquée.

Exemples :

a) Les cartons à chapeaux figurent à la Table générale qui renvoie à l'article générique « cartonnages » de la classification de 1902 ; or le tarif spécial P. V. 19 (c'est ce tarif qui est inscrit en regard de cartonnages) du P. L. M. par exemple reprend non pas les cartons à chapeaux mais les cartonnages en général ; c'est donc la tarification prévue pour ces derniers que sera appliquée à une expédition de cartons à chapeaux ;

b) Les cerises figurent à ladite Table qui renvoie à l'expression générique : Fruits frais non dénommés ; le tarif spécial P. V. 3 (du P. L. M. également) ne reprend pas les fruits frais non dénommés, mais simplement certains fruits frais et notamment les cerises : une expédition déclarée « fruits frais » ne pourra donc pas bénéficier de la tarification réduite dudit tarif 3 qui ne le sera qu'aux seuls fruits frais spécialement dénommés : cerises, pêches, coings, etc.

77. — *Prix de transport.* — Article 3.

Le prix à percevoir par tonne, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est la somme des taxes des parcours partiels formant sans interruption le trajet total, calculées conformément au tarif fixé pour chaque parcours partiel.

Cet article pose le principe des barèmes du système belge en vigueur notamment sur tous les réseaux d'intérêt général, d'après lequel (avons-nous dit *I*, *note 56*) les distances sont divisées en zones pour chacune desquelles correspond une base constante qui va en décroissant à mesure que la distance augmente. La taxe s'obtient en additionnant les prix des diverses zones parcourues.

Pour une expédition ayant à effectuer 700 kilomètres à un barème dont les bases sont les suivantes, on devra opérer comme suit :

de 0 à 25 kilomètres . .	0'08 soit 25 × 0 08 : 2				
de 25 à 100 — . .	0 04 soit 75 × 0 04 : 3	5			
de 100 à 300 — . .	0 035 soit 200 × 0 035 : 7		12		
de 300 à 600 — . .	0 03 soit 300 × 0 03 : 9			21	
de 600 à 700 — . .	0 025 soit 100 × 0 025 : 2,50				23'50

Donc à..... 700 kilom. le barème considéré donnera un prix de 23 fr. 50 par tonne, et non un de : 700 k. × 0 fr. 025 (base de la zone de 6 à 700 kilom.) 17 fr. 50.

Les transports de marchandises P. V. ne sont frappés, que depuis le 1er juillet 1918 d'un impôt d'Etat ; ils l'ont été également de 1874 à 1878 ; la loi du 21 mars 1874 avait en effet décidé qu'il serait perçu au profit du Trésor Public une taxe de 3 % du prix payé aux Cies de Chemins de fer pour le transport, le chargement et le déchargement effectués par les Compagnies, les frais de gare et de transmission entre deux réseaux, des mar-

chandises et objets de toute nature expédiés aux conditions des tarifs de la petite vitesse, étant entendu que seraient exclues de cet impôt les marchandises exportées et celles de transit. Cet impôt a été supprimé par la loi de Finances du 26 mars 1878.

L'article 48 de la loi de Finances votée le 9 avril 1918 par la Chambre des Députés frappe d'un impôt de 10 % — réduit à 5 % pour certaines marchandises — le prix total des marchandises (*voir I, note 210*).

77 bis. — Application du tarif général par itinéraire détourné. Comme nous le verrons plus loin (*I, n° 143*) en examinant les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux P. V., tout expéditeur (dit l'art. 1er de ces conditions) qui veut profiter des tarifs spéciaux intérieurs ou communs, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : Tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit, avec ou sans indication de l'itinéraire, l'une quelconque de ces mentions entraînant pour les transporteurs l'obligation d'appliquer sur l'ensemble du parcours la taxe totale la plus réduite en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs) soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux quand aucune clause ne l'interdit.

Les bases des tarifs généraux P. V. n'étant pas les mêmes sur toutes les Compagnies ainsi que nous l'avons vu (*I, n° 57*) il peut y avoir intérêt pour le commerce, en cas d'application du tarif général, à ce que la taxe soit établie par un itinéraire détourné (1).

Soit 10 caisses (de 150 kg. l'une) d'outils en bois à expédier en P. V. de Saint Julien-Clénay à Montereau (250 kilom.) (toutes voies P. L. M.). *Le tarif général* (3e série) *a été revendiqué.*

En appliquant la taxe par toutes voies P. L. M. on obtient un prix par tonne de : 28 fr. 50 + 2 fr. 30 de frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare = 30 fr. 80 ce qui fait ressortir pour l'expédition visée :

$$\frac{30{,}80 \times 1500^{k}}{1000} = 46^{f}20 \text{ (non compris la majoration de 25 \% et l'impôt de 10\%)}$$

En taxant par l'itinéraire détourné : Saint-Julien-Clénay, Is-sur-Tille, Montereau (c'est-à-dire en empruntant fictivement la Compagnie P. L. M. de Saint-Julien-Clénay à Is-sur-Tille et la Compagnie de l'Est de ce dernier point à destination) on obtient un prix par tonne de :

			Par tonne
P. L. M. St-Julien-Clénay à Is-sur-Tille.	14 kilom.	Tarif gal 3e série + 1f 45 (2) =	3f 15
Est. Is-sur-Tille à Montereau . .	240 —	— + 1 15 =	26 45
Au total.	254 kilom.		29f 60

Soit pour 1500 kg. $\frac{29^{f}60 \times 1500^{k}}{1000^{k}} = 44^{f}40$ (non compris la majoration et l'impôt).

(1) La question ne se posera plus quand le *Tarif général commun* (voir Supplément) soumis à l'homologation ministérielle aura été approuvé.

(2) Frais de gare au départ 0 fr. 55 + frais de chargement 0 fr. 60 + demi-droit de transmission à Is-sur-Tille 0 fr. 30, au total 1 fr. 45.

Bien que taxé sur un parcours fictif dépassant de 4 kil. la voie courte l'envoi payerait 1 fr. 80 de moins, les bases de la 3e série du P. L. M. étant de 0,12 par tonne et par kil. de 0 à 100 kil. et de 0,11 de 101 à 300, alors que les bases de la 3e série de l'Est sont respectivement de 0,11 et 0,10.

Les Compagnies sont-elles tenues de rechercher une semblable combinaison en cas d'application du tarif général revendiqué? Nous ne le croyons pas, à moins que l'itinéraire détourné ne soit expressément demandé, la voie la plus économique pour l'expéditeur ne devant être recherchée qu'en cas de revendication d'un tarif spécial et ce en vertu de l'art 1er des conditions communes, auquel nous faisons allusion au début de la présente note.

Pour que la taxe par itinéraire détourné puisse être appliquée d'office — c'est-à-dire même sans revendication de l'expéditeur — il faudrait que l'art. 3 des conditions d'application communes des tarifs généraux fût mise sur ce point en concordance avec l'art. 1er des conditions d'application communes des tarifs spéciaux.

A défaut, la marchandise doit être taxée par l'itinéraire direct, la stipulation absolument exceptionnelle, que vise l'art. 1er des conditions des tarifs spéciaux ne pouvant être étendue, en dehors du cas pour lequel elle a été expressément formulée, c'est-à dire celui de la *revendication* d'un tarif spécial ; mais pour le cas étudié, si le tarif réduit avait été revendiqué (bien que non applicable dans l'espèce) par le fait seul de la demande de la taxe la plus réduite, la Compagnie aurait été tenue, ce nous semble, d'appliquer la taxe du tarif général par itinéraire détourné.

La Cour d'appel de Nîmes (29 juin 1912) a jugé — pour une expédition taxée au tarif général — qu'il était « *de principe et de jurisprudence incontestable, que, dans l'espèce, la voie la plus courte doit toujours être suivie à défaut de stipulation dans le contrat de transport, c'est-à-dire à défaut de revendication par l'expéditeur d'un itinéraire spécial.* »

ARTICLE 4.

Les prix fixés à l'article précédent (art. 3) ne sont applicables qu'aux paquets ou colis pesant isolément plus de 40 kg.

---

78. — Petit colis pesant 40 kil. et au-dessous. L'article 47 du cahier des charges en visant les prix de transport déterminés au tarif annexé audit cahier des charges, ajoute que ces prix ne sont pas applicables notamment à tous paquets ou colis pesant isolément 40 kil. et au-dessous, que les prix relatifs au transport de ces colis seront arrêtés annuellement par l'Administration sur la proposition des Compagnies et que ces prix devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas, un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kil.

C'est dans cet esprit qu'a été pris en dernier lieu l'arrêté ministériel du 24 mars 1898 que reproduit, en le complétant, l'art. 5 des conditions

d'application communes des tarifs généraux P. V. dont ci-dessous la teneur :

Les paquets ou colis pesant isolément 40 kg. et au-dessous sont taxés à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kg.

Toutefois, les prix des tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kg. d'objets envoyés par une même personne à une même personne ; dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

Le bénéfice de la disposition énoncée à l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Un exemple de taxe précisera la portée du premier alinéa de cet article, mais auparavant il convient de dire :

1° Que les colis de l'espèce qui ne pèseraient pas 200 kil. au mètre cube (*nous verrons plus loin I, n° 82*), que les denrées et objets non énoncés dans le tarif du cahier des charges qui ne pèsent pas 200 kil. sous le volume d'un mètre cube sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général) ne sont pas passibles de la majoration de taxe, par conséquent la taxe de 0 fr. 25 par tonne kilométrique est applicable sans surtaxe ; cette mesure résulte des dispositions de l'art. 1er, § 1er de l'arrêté ministériel du 24 mars 1918 que reproduit (*voir I, note 82*) l'art. 10 des conditions des tarifs généraux P. V. ; 2° qu'il n'est pas ajouté de frais de chargement, de déchargement et de gare ou de transmission et de transbordement à la taxe établie au prix de 0 fr. 25 par tonne kilométrique (art. 13 et 15 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 (*voir art. 14 des conditions des tarifs généraux, I, note 92*).

Soit une caisse de 12 kg. de cire brute (taxée à la 2e série du tarif général) expédiée de A à B (*distance 500 kil.*), la 2e série donnant à cette distance (*bases du P. L. M.*), 64 fr. par tonne).

Taxe à 0 fr. 25 par tonne kilométrique $= \frac{500 \times 0{,}25 \times 12/20}{1000}$ (1)	$= 2^f 50$	$3^f 45$
Majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918). Impôt de 10 % (loi du 29 juin 1918) 0,65 + 0,30	$= 0\ 95$ (2)	

(1) *Art 42. du cahier des charges* (art. 40 des conditions des tarifs généraux P. V.) « Les fractions de poids ne seront comptées tant pour la grande que pour la « petite vitesse que par centième de tonne (de 1000 kg.) ou par 10 kg. Ainsi tout « poids compris entre 0 et 10 kg. payera comme 10 k. ; entre 10 et 20 kg. comme « 20 kg., etc... »

(2) Majoration $\frac{2^f 50 \times 25}{100} = 0{,}625/0^f 65$

Impôt $\frac{(2.50 + 0.65)\ 10}{100} = 0{,}315/0\ 30$ $\Big\}\ 0^f 95$

Taxe à la 2e série du tarif général sur le poids de 50 kg. 64 + 2f 30 de frais de chargement et de gare à A et de déchargement et de gare à B. . = $\frac{66{,}30 \times 12{,}50}{1000}$ = 3f 30

Majoration de 25 % et impôt de 10 % = = 1 25 } 4f 55

Le prix résultant de la taxe de 0 fr. 25 par tonne kilométrique étant plus réduit sera appliquée.

Soit une tourie de 12 kg. d'acide acétique (taxé à la 4e série du tarif général) expédiée également à 500 kil. ; la 4e série donnant à cette distance (bases de l'Ouest) 42 fr. par tonne.

Taxe à 0 fr. 25 par tonne kilométrique = $\frac{500 \times 0{,}25 \times 12{,}20}{1000}$ = 2f 50

Majoration et impôt. . . . . = = 0 95 } 3f 45

Taxe à la 4e série du tarif général sur le poids de 50 kg. 42 + 2f 30 de frais accessoires à A et à B . . . . = $\frac{44{,}30 \times 12{,}50}{1000}$ = 2 20

Majoration et impôt. . . . . = = 0 85 } 3f 05

Cette dernière taxe, plus réduite, constitue un maximum qu'il convient d'appliquer.

Il résulte des termes du 2e alinéa du dit art. 3 que les tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) ne peuvent trouver, le cas échéant, leur application, qu'autant que les expéditions pèsent plus de 40 kg. ou payent pour plus de 40 kg., c'est-à-dire pour 50 kg. au minimum, ce minimum de 50 kg. par *expédition* pouvant être constitué soit par une seule marchandise, soit par diverses marchandises taxées même différemment, étant entendu que le délai supplémentaire résultant d'un tarif spécial sera appliqué à l'envoi tout entier, quand bien même un ou plusieurs colis composant l'expédition seraient taxés au tarif général.

Soit une expédition de petite vitesse effectuée sur le P. L. M. de A à B (distance 500 kilomètres) avec revendication du tarif le plus réduit, composée de :

1 caisse livres 12k
1 sac amiante en poudre 25
1 caisse papier à écrire . . . . . 8 } 45k

On taxera ainsi :

Livres : Tarif général, 1re série (les livres ne sont repris à aucun tarif spécial sur le P. L. M. soit 74 + 2f 30 de frais accessoires = 76f 30 par tonne — pas de délai supplémentaire de transport puisqu'application du tarif général.

Amiante en poudre : Barème 5 inscrit au tarif P. V. n° 12 (avec la formule : « par expédition de 50 kg. ») sur le poids de 25 30 kg. soit 27,50 + 2,30 = 29f 80 par tonne — délai supplémentaire 10 jours.

Papier à écrire : Barème 3 inscrit au tarif P. V. n° 19 (avec la même formule : « par expédition de 50 kg. ») sur le poids de 18 20 kg. soit 54 + 2,30 = 56,30 par tonne — délai supplémentaire 5 jours.

Ce qui donnera pour l'expédition visée :

Livres : $\frac{76{,}30 \times 12/20}{1000}$	= 1f526/1f55 (1)		
Amiante : $\frac{29{,}80 \times 25/30}{1000}$	= 0 894/0 90	3f00	4f15
Papier : $\frac{56{,}30 \times 8/10}{1000}$	= 0 563/0 55		
Majoration et impôt		1 15	

Le délai supplémentaire de 10 jours sera appliqué à l'envoi.

En vertu du 3e alinéa de l'art. 5, une expédition semblable à celle que nous venons de voir adressée par un *intermédiaire de transport* à un autre *intermédiaire de transport* (il y a lieu de considérer comme tels les collectivités — syndicats commerciaux par exemple — ou même les particuliers qui groupent en une seule expédition des colis appartenant à des expéditeurs différents ou qui reçoivent en une seule expédition des colis à répartir entre des destinataires différents) ne pourrait bénéficier de la disposition prévue au 2e alinéa, à moins que les 3 colis ne soient réunis sous un même emballage, une même enveloppe ou un même lien ; dans la négative on appliquerait, pour chaque colis, la taxe de 0 fr. 25 par tonne kilométrique sur le poids arrondi aux 10 kg. supérieurs ou, s'il y a avantage, celle résultant du tarif général ou du tarif spécial le cas échéant sur un poids de 50 kg. par colis.

La taxe serait donc celle ci-après pour l'expédition visée :

Livres : 12k/20k. Taxe de 0,25	= $\frac{(0{,}25 \times 500)\,20}{1000}$ = 2f50			
Amiante : 25 /30 —	= $\frac{(0{,}25 \times 500)\,30}{1000}$ = 3 75	7f50		
Papier : 8 /10 —	= $\frac{(0{,}25 \times 500)\,10}{1000}$ = 1 25			10f35
Majoration et impôt	=	2 85		

Mais comme la taxe sur 50 kg. pour le colis amiante serait plus avantageuse, l'expédition devrait être taxée ainsi (le tarif réduit bien entendu ayant été revendiqué) :

Livres : *Tarif général*, 1re série : $\frac{76{,}30 \times 50}{1000}$ = 3,80 donc taxe à 0,25 soit	2f50	
Amiante : *Tarif spécial P. V.* 12, barème 5 : $\frac{29{,}80 \times 50}{1000}$ = (inférieure à celle de 0f25 qui donne 3f75).	1 50	5f25
Papiers : *Tarif spécial P. V.* 19, barème 3 : $\frac{56{,}30 \times 50}{1000}$ = 2f80 donc taxe à 0f25 soit	1 25	
Majoration et impôt.		1 95
		7f20

(1) *Art. 41* des conditions des tarifs généraux P. V. : « Les prix des barèmes « sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieures, lorsque la « fraction atteint 2 centimes 5 millimes et aux 5 centimes inférieurs lorsqu'elle « n'atteint pas 2 centimes 5 millimes. »

Tout dans les tarifs étant de droit étroit, l'art. 47 du cahier des charges que reproduit en partie l'art. 5 des conditions des tarifs généraux P. V., disant que le bénéfice du groupage en ce qui concerne les paquets ou colis remis isolément ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis, autrement dit l'exclusion prévue au 3e alinéa dudit article 5 ne visant que les envois adressés par un intermédiaire de transport à un autre intermédiaire de transport, un envoi — du genre de celui étudié — pourrait bénéficier des dispositions du 2e alinéa de cet article 5 s'il est adressé par un intermédiaire de transport à un destinataire réel, ou inversement, par un expéditeur réel à un intermédiaire de transport.

79. — Colis de 0 à 40 kg. renfermant des matières explosibles ou inflammables. Aux termes de l'art. 11 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (1) les matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 relatif au transport des matières dangereuses sont taxées avec majoration de 50, 25 ou 10 % suivant leur nature et les mesures de précautions spéciales à prendre pour leur transport sur les voies ferrées.

Alors que l'art. 10 des mêmes conditions relatif aux marchandises ne pesant pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube édicte formellement, ainsi que nous l'avons vu — que la majoration de 50 % pour faible densité n'est pas applicable aux colis de 0 à 40 kg., l'art. 11 est muet au sujet de l'application ou non des majorations de 50, 25 ou 10 % aux dits colis de 0 à 40 kg. Doit-on appliquer ces majorations ?

L'article 5 a pour but d'éviter aux expéditeurs de colis pesant 40 kg. et au-dessous de payer — à moins qu'il n'y ait avantage — comme pour 50 kg., l'art. 11, lui, a pour but de rémunérer d'une part les précautions particulières que les Compagnies sont tenues de prendre pour le transport des

---

(1) *Art. 11.* — Les matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897, relatif au transport des matières dangereuses, sont taxées de la manière suivante :

1re Catégorie.	50 % en plus du tarif général

En ce qui concerne la dynamite, cette taxe est appliquée avec un minimum de 2 fr. 50 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où les administrations de Chemins de fer sont obligées de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite.

Il est perçu, en outre, une taxe de 0 fr. 30 par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'expéditeur.

2e Catégorie.	25 % en plus du tarif général.
3e Catégorie.	10 % en plus du tarif général.
4e Catégorie.	Prix du tarif général ou des tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.
5e Catégorie. Matières vénéneuses . . .	
6e Catégorie. Matières infectes	

Les matières inflammables ou explosibles et les matières dangereuses susceptibles d'être taxées avec la majoration prévue par le présent article figurent avec deux astérisques dans la classification générale.

matières dangereuses, et de couvrir, d'autre part, les risques et les responsabilités qu'un semblable transport leur fait encourir ; autrement dit, le tarif exceptionnel de l'art 5 (taxe à 0 fr. 25) a été adopté en considération du faible poids des envois et la majoration de l'art. 11 en considération des risques que fait courir le transport des matières dangereuses ; ce sont deux causes bien différentes qui doivent produire leur effet d'une façon indépendante.

On peut donc en conclure — et les Compagnies ont adopté cette manière de faire — qu'à défaut de stipulation expresse aucune contradiction n'existant dans les termes des art. 5 et 11, les taxes de ces deux articles doivent se combiner et par suite qu'il y a lieu de majorer les prix de l'art. 5 conformément aux indications de l'art. 11.

80. — Colis contenant des marchandises taxées de façon différente. L'article 6 des conditions des tarifs généraux P. V. dit :

« Tout paquet ou colis, pesant plus de 40 kg. et contenant des marchandises de séries différentes, est taxé d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas ces marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent. »

Cet article précise le cas en ce qui concerne les marchandises, mais comment sera taxé l'emballage, suivant sa nature ou au prorata du poids des marchandises ?

Soit en effet une caisse pesant, brut, 106 kil. renfermant 45 paquets de chocolat de 1 kil. l'un, et 50 sacs de pois torréfiés de 1 kil. l'un également et devant effectuer 200 kil. sur l'Est.

L'expéditeur qui revendique le tarif général déclare exactement le poids de chaque nature de marchandise :

Caisse . .	11k		*Tarif général*, 1re série, majoration de 50 %(1) +		2f 30
			de frais accessoires : 31 + 15,50 + 2,30 =		48f 80
Chocolat .	95k : 45	*Tarif général*, 1re série : 31 + 2,30 =			33 30
Pois torréfiés	95k : 50	—	3e série : 21 + 2,30 =		23 30

par tonne

La Cie de l'Est peut exiger le déballage de la caisse pour s'assurer du poids exact des marchandises taxées différemment ; quant au poids de la caisse il nous paraît devoir être réparti au prorata du poids des marchandises et par suite faire corps avec ces poids pour le calcul de la taxe qui serait ainsi établie :

Chocolat . .	$\frac{45 \times 11}{95}$ = 5k210 + 45k de chocolat =	50k210/50k	106/110k
Pois torréfiés .	$\frac{50 \times 11}{95}$ = 5k789 + 50k de pois =	55k789/56/60	

(1) Les caisses, en raison de leur densité, ne pesant pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube sont taxées moitié en sus (art. 10 des conditions des Tarifs généraux P. V.).

ce qui donnerait :

Chocolat . . $\frac{50^k \times 33,30}{1000} = 1^f65$

Pois torréfiés. $\frac{56/60 \times 23,30}{1000} = 1\ 40$

} 3f 05 majoration de 25 % et Impôt d'Etat non compris.

Si la caisse était taxée d'après sa nature, on obtiendrait la taxe ci-après :

Caisse . . . . . $\frac{11,20 \times 48^f80}{1000} = 0^f95$

Chocolat . . . . $\frac{45/50 \times 33,30}{1000} = 1\ 65$

Pois torréfiés . . . $\frac{50 \times 23,30}{1000} = 1\ 15$

} 3f 75 (1)

Enfin, si le poids séparé des marchandises contenues dans la caisse n'avait pas été indiqué, la taxe aurait été établie sur la 1re série (celle la plus élevée — l'emballage faisant corps comme d'usage avec la marchandise) sur le poids total 106/110 kil.

1re série : $\frac{33^f30 \times 106/110}{1000} = 3^f65$ (1)

81. — Fractions de poids. L'art. 7 des conditions des tarifs généraux dit :

La perception des prix fixés aux articles 3 et 5 est effectuée par fraction indivisible de 10 kg.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris (2).

D'un autre côté, l'art. 40 des mêmes conditions, édicte que :

— Le poids de la tonne est de 1,000 kg.

Les fractions de poids ne sont comptées que par centièmes de tonne ou 10 kg. ; ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kg. paie comme 10 kg., entre 10 et 20 kg. comme 20 kg., etc.

On a souvent demandé que le calcul des taxes soit fait sur le poids réel et non sur le poids arrondi aux 10 kg. supérieurs, ce qui facilite le travail des agents taxateurs mais est préjudiciable au commerce.

Soit en effet une expédition composée de cinq caisses pesant chacune par exemple 41 kg., comportant des marchandises *tarifées différemment* ; cette expédition sera taxée — par application de l'art. 40 — sur le poids de :

$$5 \times 41/50 = 250^k$$

alors qu'il n'aura été transporté que $5 \times 41 = 205^k$.

Les Compagnies ont objecté avec raison que les dispositions combinées

(1) Majoration de 25 % et Impôt d'Etat non compris.

(2) Voir Supplément : *Tarif général commun.*

des art. 7 et 40 résultant de l'article 42 du cahier des charges (1), il n'était pas possible d'y déroger, mais qu'il était loisible aux expéditeurs d'éviter cette majoration légale des poids en remettant leurs envois par coupures de poids n'entraînant pas le calcul de la taxe sur un poids arrondi supérieur au poids réel.

S'il s'était agi de marchandises de même nature taxées au même tarif, le calcul de la taxe aurait été établi non pas sur 250 kg. ($5 \times 41/50$) mais bien sur 205/210 kg. (5×41), c'est-à-dire sur le poids obtenu en groupant les poids des 5 colis soumis aux mêmes prix et en arrondissant aux 10 kg. supérieurs le poids total seul.

ARTICLE 8. — Voir le texte de cet article renvoi (1) *de I, note 88.*

ARTICLE 9. — Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées au poids. (Voir la 1re série du tarif général).

---

82. — Marchandises ne pesant pas 200 kil. sous le volume d'un mètre cube. L'article 10 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. dit :

Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges (2) et qui ne pèseraient pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général, selon la série dudit tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kg. par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kg., qui sont taxés au prix du tarif exceptionnel indiqué à l'article 5 ci-dessus.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale.

Un exemple de taxe précisera la portée de cet article.

Soit une caisse, renfermant des cadres pour tableaux, pesant 95 kil., à expédier en petite vitesse — tarif général revendiqué — sur l'Orléans à 600 kilomètres.

---

(1) Art. 42. Voir le renvoi (1) de la page 124.

(2) *Art. 47 du cahier des charges :* les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables : 1° aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés (*a*) dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube. ... les prix de transport pour ces denrées et colis) seront arrêtés annuellement par l'administration tant pour la grande que pour la petite vitesse sur la proposition de la Compagnie.

a) Il en résulte qu'en principe, toute marchandise qui bien que par sa nature ne pèse pas 200 kg. au mètre cube n'est pas susceptible de majoration, si elle est nommément énoncée au cahier des charges.

La caisse a les dimensions suivantes : $1^m,50 \times 0^m,90 \times 0^m,40$; elle cube donc $0^{m3},630$.

La classification générale des marchandises de petite vitesse fait suivre l'article : cadres pour glaces ou pour tableaux d'un astérisque (*), ce qui indique que cette marchandise ne pèse pas en principe 200 kg. sous le volume d'un mètre cube et que la taxe de transport est par suite susceptible de majoration.

Ladite caisse de cadres pesant 95 kg. et cubant $0^{m3},630$ ne pèse donc pas 200 kg. ou plus au m^3 ; en effet, si elle cubait 1^{m3} son poids — étant donné qu'il est de 95 kg. pour $0^{m3},630$ — devrait être de : $\frac{95 \times 1000}{630} = 150$ kg., inférieur par conséquent à celui de 200 kg. au mètre cube prévu à l'art. 10. La taxe de transport est donc passible de majoration, autrement dit la 1re série du tarif général, qui est applicable à la catégorie de marchandise qui nous occupe, doit être majorée de 50 % ; or à 600 kilomètres la 1re série donne 87 fr. par tonne (non compris les frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare 2 fr. 30 par tonne). La 1re série 1/2 donnera donc 87 fr. + 43 fr. 50 = 130 fr. 50 par tonne.

Il faut — pour satisfaire au désir exprimé dans le premier alinéa de l'art. 10 — faire la comparaison entre :

1° Le prix de la première série majorée de 50 % (130 fr. 50) sur le poids réel de la caisse cadres soit sur 95 kg. à taxer comme 100 kg. (les poids étant arrondis aux 10 kg. supérieurs) ;

2° Le prix de la première série simple (87 fr.) sur le *poids fictif* calculé sur le taux de 200 kg. au mètre cube.

Calcul du poids fictif.

Combien devra peser sur le taux de 200 kg. ou m^3 une caisse cubant $0^{m3},630$?

$$\begin{array}{ccc} 200^{kg} & — & 1000^{dm3} \\ x & & 630 \end{array}$$

ou $x = \frac{630 \times 200}{1000} = 126$ kg. à taxer comme 130 kg.

Comparaison :

1re série 1/2 sur le poids réel :

130 fr. 50 + 2 f 30 = 132f 80 par tonne soit pour $95\ 100^{kg} = 13^f 30$ (2)

1re série simple sur le poids fictif :

Taux de transport $\frac{87 \times 126\ 130^k}{1000} = 11,31\ 11,30$

Frais accessoires (1) $\frac{2,30 \times 95\ 100^k}{1000} = 0,23\ 0,25$

$11^f 55$ (2)

(1) Les frais accessoires, n'étant susceptibles ni d'augmentation ni de réduction, doivent être perçus tels quels même si la taxe de transport est soumise à une majoration comme c'est ici le cas, puisque le transport est taxé sur un poids supérieur au poids réel.

(2) Majoration de 25 % et Impôt d'Etat non compris.

Il y a donc avantage à taxer à la première série simple sur le poids fictif de 126 kg. supérieur de 31 kg au poids réel.

83. — Marchandises de même nature sujettes à majoration faisant l'objet d'une seule expédition. D'après un arrêt du 9 juillet 1883 de la cour de cassation le chemin de fer doit, « conformément à la règle générale, établir la taxe, majorée ou non, eu égard au poids total et au volume additionné de tous les colis compris dans la même expédition quand l'envoi se compose de colis de même nature, qu'il est fait par le même expéditeur, adressé au même destinataire et consigné sur une seule et même lettre de voiture. »

Soit une expédition se composant de :

A. 1 caisse meuble monté	1 $\times 0{,}90 \times 0{,}70$	cube $0^{m3},630$;	poids	91 kg.
B. 1 —	$0{,}80 \times 0{,}60 \times 0{,}50$	cube 0 ,240 ;	—	31 —
C. 1 —	$0{,}90 \times 0{,}90 \times 0{,}40$	cube 0 ,324 ;	—	42 —
Cube et poids totaux. . . .		cube $1^{m3},194$	poids	164 kg.

devant effectuer par exemple 900 kilom. sur le P. L. M. la première série (applicable avec majoration s'il y a lieu) donnant à cette distance 122 fr. 30 (120 + 2 fr. 30 de frais accessoires) par tonne.

Voir tableau page 133.

84. — Matières inflammables ou explosibles et matières dangereuses, vénéneuses ou infectes.

Article 11.

(*Voir le renvoi* (1) *I, note 79*, qui donne le texte de cet article 11).

Les matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 ne sont pas passibles de la majoration prévue à l'art. 11 sus-visé lorsqu'elles sont expédiées à un tarif spécial, les majorations prévues ne s'appliquant qu'aux expéditions taxées aux prix du *tarif général*.

85. — Règlement du 12 novembre 1897 concernant le transport par chemin de fer des matières inflammables, explosibles, vénéneuses ou infectes. Ce règlement — qui fait corps avec l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 — comprend 5 titres ou chapitres :

— Le titre I exclut du transport par chemin de fer la nitro-glycérine, les fulminates (autres que le fulminate de mercure) et les autres matières dangereuses non classées, sauf pour les intéressés — dans ce dernier cas — à en référer au Ministre des Travaux Publics ;

— Le titre II comprend la classification proprement dite en 6 catégories des matières visées au Règlement ;

— Les titres III et IV traitent des conditions d'expédition, d'emballage, de chargement et de transport ;

Le titre V ne mentionne que des mesures d'ordre.

TAXE D'APRÈS LE VOLUME ET LE POIDS SÉPARÉS DES COLIS (MAJORATION DE 25 % ET IMPÔT D'ÉTAT NON COMPRIS) :

Caisse A 0m3,630 — 91k

1re série 1/2 poids réel . . . . . = 120f + 60f + 2f30 = $\frac{182f30 \times 91/100}{1000}$ = 18f25

1re série simple, poids fictif . . . .
- Taxe de transport $\frac{120 \times 126/130\,(1)}{1000}$ = 15f60
- Frais accessoires $\frac{230 \times 91/100}{1000}$ = 0 25

. . . . 15f85

Caisse B 0m3 240 — 31k

1re série 1/2 poids réel . . . . . $\frac{182f30 \times 31/40}{1000}$ = 7 30

1re série simple, poids fictif . . . .
- Taxe de transport $\frac{120 \times 48/50}{1000}$ = 6 00
- Frais accessoires $\frac{230 \times 31/40}{1000}$ = 0 10

. . . . 6 10

Caisse C 0m3,324 — 42k

1re série 1/2 poids réel . . . . . $\frac{182f30 \times 42/50}{1000}$ = 9 10

1re série simple, poids fictif . . . .
- Taxe de transport $\frac{120 \times 64/70}{1000}$ = 8 40
- Frais accessoires $\frac{230 \times 42/50}{1000}$ = 0 10

. . . . 8 50

AU TOTAL
- Sur le poids réel 34 65
- Sur le poids fictif 30f15

D'après l'arrêt de la Cour suprême, la taxe doit être obtenue en cumulant les volumes et les poids :
Caisses A, B, C : 1m3194, poids total 164k/170k.

1re série 1/2 sur le poids réel = $\frac{182.30 \times 164/170}{1000}$ = ... 31f00

1re série simple sur le poids fictif
- Taxe de transport $\frac{120f \times 238/240\,(2)}{1000}$ = 28f80
- Frais accessoires $\frac{2f30 \times 164/170}{1000}$ = 0 40

. . . . . 29 20

Le prix de transport de l'expédition visée est donc de 29f20.

(1) Poids fictif $\left.\begin{matrix} 200^k - 1000^{dm3} \\ x \quad - \quad 630 \end{matrix}\right\} = 126^k$

(2) $\left.\begin{matrix} 200^k - 1000^{dm3} \\ x \quad - 1194 \end{matrix}\right\} = 238^k,800.$

Les matières des 1er, 2e et 3e catégories (ces matières doivent — nous l'avons vu page 127 payer respectivement 50 %, 25 % et 10 % en plus du tarif général, à moins de dispositions plus favorables prévues dans les tarifs spéciaux homologués) doivent être exclusivement désignées par l'expéditeur sur sa déclaration avec les dénominations qui leur sont données au Règlement ; cette désignation ne peut pas être accompagnée de la dénomination spéciale que l'expéditeur donnerait à son produit. Il n'est fait exception que pour des produits dont le nom ne figure pas au Règlement, mais qui y sont prévus sous des dénominations génériques : Munitions de guerre ou de chasse, gaz comprimés, allumettes à friction, chlorates, etc... Dans ce cas seulement, la dénomination commerciale de la marchandise suivie de celle générique du Règlement est admise.

La première catégorie comprend les matières explosibles (poudres de guerre, de mine ou de chasse, explosifs, dynamite, mélinite) ou les acides très énergiques, tels que l'acide nitrique monohydraté ; les deuxième, troisième et quatrième catégories s'appliquent aux matières inflammables ou caustiques ou même explosibles, dont le transport n'a pas paru nécessiter les mêmes mesures de précaution, en réunissant les plus inflammables et les plus caustiques dans la deuxième catégorie (munitions de guerre : grenades éclairantes, fascines goudronnées, allumeurs pour mèches ; chlore liquéfié anhydre, acides sulfureux ; phosphore) puis rangeant les autres dans la 3e catégorie (pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer, perchorates de potasse, huiles minérales, acide sulfurique) et la 4e catégorie (mèches de mineurs non amorcées, amorces et cartouches Flobert, acide carbonique liquéfié, essence de térébenthine, vernis, aniline, foin, paille) suivant le degré de danger qu'elles peuvent présenter en cours de transport.

La 5e catégorie comprend les matières simplement vénéneuses (substances arsenicales, produits mercuriels, préparations de plomb, cyanure de potassium) et enfin la 6e catégorie vise le transport des matières infectes (gadoues, déchets d'animaux sujets à putréfaction, sang non desséché, matières fécales, os frais, peaux fraîches).

86. — Masses indivisibles. L'article 12 des conditions d'application des tarifs généraux P. V., qui précise la portée de l'art. 46 (1) du cahier des charges, dit :

Les prix du tarif sont augmentés *de moitié* pour les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kg. et portés *au double* pour les masses indivisibles pesant plus de 5.000 kg., mais ne dépassant pas 20.000 kg., sans toutefois que,

(1) *Art. 46.* — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kg. ; néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant plus de 3000 à 5000 kg., mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5000 kg. Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kg. elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

pour les masses indivisibles de plus de 10.000 kg. jusqu'à 20.000 kg., le prix puisse être inférieur a 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

La Compagnie conserve toute liberté pour refuser le transport des masses indivisibles et des objets de longueur ou de largeur exceptionnelles, si ce transport lui paraît constituer une cause de danger pour la sécurité.

Elle n'accepte pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 20.000 kg., ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (1).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 20.000 kg. ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination, où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kg., le chargement et le déchargement en seront faits, avec toutes les conséquences de droit, par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, des masses indivisibles pesant plus de 8.000 kg. et des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, sont à la charge des expéditeurs, à moins qu'une disposition laissant ces frais à la charge de la Compagnie, ne résulte implicitement des tarifs auxquels ces masses ou ces objets peuvent être soumis.

En outre, pour les masses indivisibles pesant plus de 10.000 kg., ainsi que pour les objets de 19m 50 à 26 mètres de longueur, l'expéditeur est tenu de faire connaître, au moins **dix** jours à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises ainsi que leur destination (2).

Qu'entend-on par *masse indivisible ?*

Un arrêt (en date du 31 décembre 1873) de la Cour de Cassation délimite ce qu'on doit entendre par masse indivisible : « tout colis qui présenté par l'expéditeur sous un volume et sous une masse que le transporteur ne doit point diviser (3), offre, à raison de son poids, ou de ses dimensions, des difficultés exceptionnelles de chargement et de transport. »

L'expéditeur de toute masse indivisible pesant plus de 10.000 kg. et de tout objet de 19 m. 50 à 26 mètres de longueur doit, aux termes du dernier alinéa de l'art. 12, faire connaître, au moins 10 jours à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises ainsi que leur destination. Le délai maximum de 10 jours imparti est

---

(1) Les dimensions normales du matériel affecté au transport des marchandises sont de 6m.50 de longueur et de 2m,80 de largeur.

(2) Les Compagnies ont proposé au Ministre que la réglementation spéciale prévue par cet article 12 et qui, en principe, ne vise que les marchandises en général, soit également applicable aux voitures (voir art. 17 et 18 pages 153 et 154) lorsque le poids ou les dimensions des véhicules dépassent les limites au-delà desquelles est appliquée aux marchandises cette réglementation spéciale.

3) Ce qui ne veut pas dire qui ne soit pas divisable : une locomobile pesant 4000 kg. bien que divisable par suite de son démontage n'en est pas moins, présentée montée, une masse indivisible au même titre qu'un bloc de marbre par exemple pesant également 4000 kg.

nécessaire pour permettre aux services intéressés de la Compagnie expéditrice de se mettre d'accord sur l'étude du chargement et des frais de transport et, le cas échéant, sur le coût, à la charge de l'expéditeur, de l'agencement spécial que la masse ou l'objet de longueur nécessitera.

87. — Manutention des masses indivisibles. Le 6e alinéa de l'art. 12 dit que dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles *pesant plus de 5.000 kg.* le chargement et le déchargement seront effectués par le commerce à ses frais, risques et périls ?

Il en résulte :

a) Que la manutention des masses indivisibles de moins de 5000 kg. expédiées aux conditions du tarif général est obligatoirement faite par la Compagnie qui perçoit les frais de chargement et de déchargement prévus à l'art. 14 *(voir I, note 92)* ;

b) Que la manutention des masses indivisibles de plus de 5 tonnes — expédiées également au tarif général — est ou non effectuée par la Compagnie (elle est effectuée par la Compagnie si les gares d'expédition ou de destination possèdent des grues ou des treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement, dans le cas contraire la manutention est faite par le commerce).

La clause relative à la manutention éventuelle par la Compagnie ne s'applique qu'aux masses expédiées aux prix et conditions du *tarif général*. Ces mêmes masses pesant plus de 5 tonnes — de même que celles de 3 à 5 tonnes — lorsqu'elles sont les unes et les autres expédiées aux prix et conditions d'un *tarif spécial*, doivent être manutentionnées par le commerce, à moins de stipulation contraire dans le tarif spécial appliqué.

Lorsque la Compagnie met à la disposition des expéditeurs ou des destinataires pour le chargement ou le déchargement de masses indivisibles des appareils de levage — si les gares intéressées en sont munies et si ces appareils ne sont pas utilisés pour le propre service de ces gares ou ne soit pas en réparation — elle perçoit les taxes de location prévues à l'art. 14 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. *(voir I, note 92)*.

88. — Objet d'art constituant une masse indivisible expédié en P. V. Nous avons vu que les prix du tarif (général) sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant de 3000 à 5000 kg, d'un autre côté les objets d'art (notamment les statues, tableaux, bronzes d'art) valant au plus 300 fr. le kg. sont — en vertu de l'art. 8 (1) des condi-

---

(1) *Art 47, 4e du cahier des charges.* — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables..... aux objets d'art...

Art. 8. — L'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le platine, les bijoux, les pierres précieuses, les papiers valeurs et les objets de valeur (a) ne

(a) **Sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 fr. le kilogramme.**

tions d'application des tarifs généraux P. V. — taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1re série. Cette double majoration est-elle applicable pour un groupe en marbre (œuvre d'art) pesant 4000 kg. taxé au tarif général ?

Nous n'hésitons pas à répondre par l'affirmative étant donné qu'on se trouve en présence :

a) D'une œuvre d'art visée par l'art. 8.

b) D'une masse indivisible visée par l'art. 12.

Articles résultant de l'application d'arrêtés ministériels rendus en exécution du cahier des charges.

Supposons que ce groupe en marbre soit expédié à 1000 kil. sur le P. L. M. par exemple ; on devra donc taxer ainsi (la 1re série applicable aux objets d'art donnant 129 fr. + 1 fr. 50 (1) de frais accessoires = 130 fr. 50 par tonne) :

a) en vertu de l'art. 8 :

129f + 50 % de 129 soit 64 fr. 50 au total 183 fr. 50 par tonne.

b) en vertu de l'art. 12 majoration de 50 % sur la taxe de 183 fr. 50 :

183,50 + 50 % de 183,50 soit 91,75 au total 275,25

Au total par tonne. 183 fr. 50 + 275 fr. 25. = 458.75)
Frais accessoires . . . . . 1,50) 460 fr. 25

Soit pour 4000 kg. 1841 fr. : (non compris la majoration de 25 %, et l'Impôt d'Etat de 10 %).

89. — Frais accessoires. L'article 51 du cahier des charges (2) désigne sous le nom de frais accessoires certains frais indépendants de la taxe de transport proprement dite, à savoir frais d'enregistrement, de chargement, de déchargement, de gare de transmission, de transbordement, de pesage, de magasinage, de stationnement, de comptage et de désinfection (3).

Ces frais aussi bien pour la G. V. que pour la P. V. sont fixés an-

---

sont transportés qu'à grande vitesse ; en conséquence le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.

Le plaqué d'or ou d'argent, les dentelles, les broderies et les objets d'art (statues, tableaux), bronze d'art) valant au plus 300 fr. le kilogramme, sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1re série.

Le mercure est taxé au prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1re série.

(1) Pour les expéditions d'au moins 4000 kg. ou par wagon complet les frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare sont fixés à 1 fr. 50 par tonne (*Voir I, note 92*).

(2) *Art. 51.* — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer seront fixés annuellement par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

(3) Les frais accessoires entrent pour 5 % dans les recettes des chemins de fer (Avis de M. Deshayes, député, séance du 4 octobre 1917).

nuellement par l'Administration sur la proposition des Compagnies (1).

Aux termes de l'article 48 (2) de l'ordonnance royale du 11 novembre 1846 (art. 67 de l'arrêté du 11 novembre 1917). (*Voir I, n° 21*), le tableau des frais accessoires doit être constamment affiché dans les lieux les plus apparents des gares et stations.

Le tarif des frais accessoires a été réglé pour la première fois par un arrêté ministériel du 30 avril 1862 qui a été successivement prorogé chaque année ; c'est l'arrêté du 8 mars 1890 qui fixa les premiers frais de transbordement.

Nous allons examiner les frais accessoires intéressant les transports de petite vitesse ; nous donnons plus loin les conditions d'application intéressant les tarifs généraux G. V. avec, en renvois, des renseignements de nature à préciser la portée de certains des articles visés dans ces conditions G. V.

90. — Enregistrement. Les articles 13 (marchandises) 26 (voitures et animaux) et 32 (matériel roulant) des conditions des tarifs généraux P. V. — qui reproduisent les termes des articles 12, 19 et 24 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 — disent qu'il est perçu pour l'enregistrement des marchandises, des voitures, des animaux et du matériel roulant (locomotives, tenders, wagons, voitures à voyageurs, etc...) un droit fixe de 0 fr. 15 par expédition, étant entendu que lorsque le transport emprunte plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit n'est perçu seulement qu'à la gare expéditrice ; il est dû pour les envois entrant en France sauf dans le cas où les transports sont taxés à des tarifs directs internationaux stipulant qu'il ne sera perçu qu'un seul droit d'enregistrement au profit de la Compagnie expéditrice.

Ce droit d'enregistrement avait été fixé depuis 1862 à 0 fr. 10 ; un arrêté ministériel du 20 décembre 1898 avait bien porté ce droit à 0,10 pour les expéditions de moins de 40 kg. et à 0,15 pour les expéditions de plus de 40 kg., mais cet arrêté ayant été suspendu le 20 janvier 1899, le droit unique de 0 fr. 10 resta en vigueur jusqu'à la mise en application de l'arrêté du 9 avril 1918 qui le porta invariablement à 0 fr. 15.

91. — Que représente le droit d'enregistrement. Ce droit représente la rémunération due à la Compagnie expéditrice pour son travail d'écritures : établissement de la taxe, à porter sur la déclaration d'ex-

---

(1) Une procédure simplifiée a été inaugurée en matière de frais accessoires par le décret du 7 décembre 1917 qui dit expressément que « pendant la durée de la guerre et la période de six mois qui suivra la cessation des hostilités : sont suspendues, pour la fixation des frais accessoires, les formalités de l'instruction préalable à l'autorisation de prix nouveaux », mais que « toutefois les nouveaux prix autorisés ne peuvent être mis en application que cinq jours après qu'ils ont été portés à la connaissance du public par voie d'affiche.

(2) *Art. 48.* — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des Chemins de fer.

pédition ; confection des récépissés à remettre à l'expéditeur et au destinataire, etc...

92. — Manutention (frais de chargement, de déchargement et de gare au départ et à l'arrivée. — Transmission et transbordement (frais de). — Location au public des grues et appareils de levage (frais de). L'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. dit :

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention des marchandises de toute nature, les droits suivants :

2 fr. 30 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage ;

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kg. et au-dessus ou par wagon complet, quel que soit le tarif appliqué, sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dûment homologués.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kg.

Ces droits se décomposent ainsi :

Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage :

1° Frais de chargement au départ . .	0f 60	Prix par tonne, applicables par fraction indivisible de 10 kg.
2° Frais de déchargement à l'arrivée .	0 60	
3° Frais de gare au départ	0 30	
4° Frais de gare à l'arrivée	0 30	

Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kg. et au-dessus ou par wagon complet :

1° Frais de chargement au départ . .	0f 45	Prix par tonne, applicables par fraction indivisible de 10 kg.
2° Frais de déchargement à l'arrivée .	0 45	
3° Frais de gare au départ	0 30	
4° Frais de gare à l'arrivée	0 30	

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascules, etc.).

Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kg. et au-dessus ou par wagon complet, et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il est déduit des frais de manutention :

0 fr. 45 par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

Ces droits sont perçus pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, savoir :

0 fr. 30 à la première gare de départ située sur la ligne principale	ou vice versa.
0 fr. 30 à la gare destinataire.	

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kg.

Transmission et transbordement. — Il est perçu, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Com-

pagnie différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, un droit de 0 fr. 60 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kg. et à partager par moitié entre les deux administrations, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre. Ce droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers.

Lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu, au lieu du droit de 0 fr. 60 indiqué, un droit de 1 fr. 05 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kg. à partager comme suit :

0 fr. 60 de frais de gare à partager entre les deux Administrations.

0 fr. 45 pour l'administration qui effectue les opérations du transbordement.

A moins de dispositions contraires dans les actes de concession, il n'est perçu aucun droit de transbordement aux points de jonction de lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible lorsque ces lignes sont exploitées par une même Administration ou un même concessionnaire.

Sont exemptes de tous frais de transmission ou de transbordement les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kg.

Aux droits de transmission et de transbordement fixés au présent article, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention, qui ne peuvent entrer en compte qu'une seule fois, savoir : les frais de chargement et de gare pour les opérations effectuées à l'expédition primitive, les frais de déchargement et de gare pour les opérations effectuées à l'arrivée définitive.

Location au public des grues et appareils de levage. — Lorsque le chargement ou le déchargement d'une marchandise est effectué par l'expéditeur ou le destinataire, l'Administration doit, dans les gares où il existe des appareils de levage d'une force suffisante et lorsqu'ils ne sont pas occupés par son propre service ou en réparation, les mettre à la disposition des intéressés, sur leur demande, moyennant les taxes ci-après :

1° Appareils manœuvrés à bras, sans le concours des agents de l'Administration.

0 fr. 25 par tonne et par opération de chargement ou de déchargement, avec minimum de perception de 0 fr. 40 par demi-heure indivisible ;

2° Appareils à moteur mécanique :

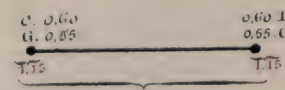
0 fr. 45 par tonne et par opération, avec minimum de perception de 1 fr. 50 par demi-heure indivisible. Ces prix comprennent le salaire du mécanicien et la fourniture de la force motrice nécessaire au fonctionnement de la grue.

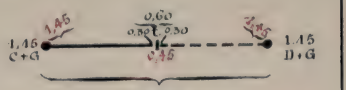
Le temps consacré à la manœuvre des wagons n'est pas compté dans la supputation du délai servant au calcul du minimum de perception.

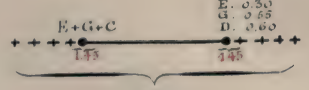
Les appareils ne sont mis à la disposition des expéditeurs et des destinataires que sous la condition formelle que la manutention aura lieu, avec toutes les conséquences de droit, par leurs soins et à leurs frais.

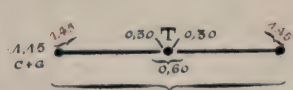
93. — Objet des frais de manutention. La dépense pour la Compagnie comprend les salaires du personnel employé à la manutention et à la reconnaissance des marchandises, au chargement dans les wagons et à la formation des trains, les dépenses de machines et de chevaux nécessaires à la composition de ces trains, les frais de surveillance générale, les frais d'éclairage des quais et des cours, c'est-à-dire l'ensemble des dé-

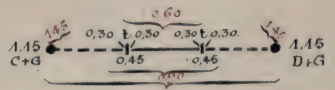
1er Schéma.

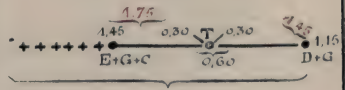


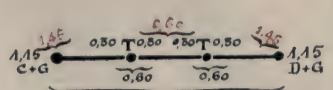


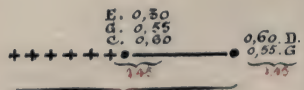


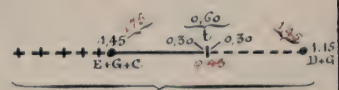






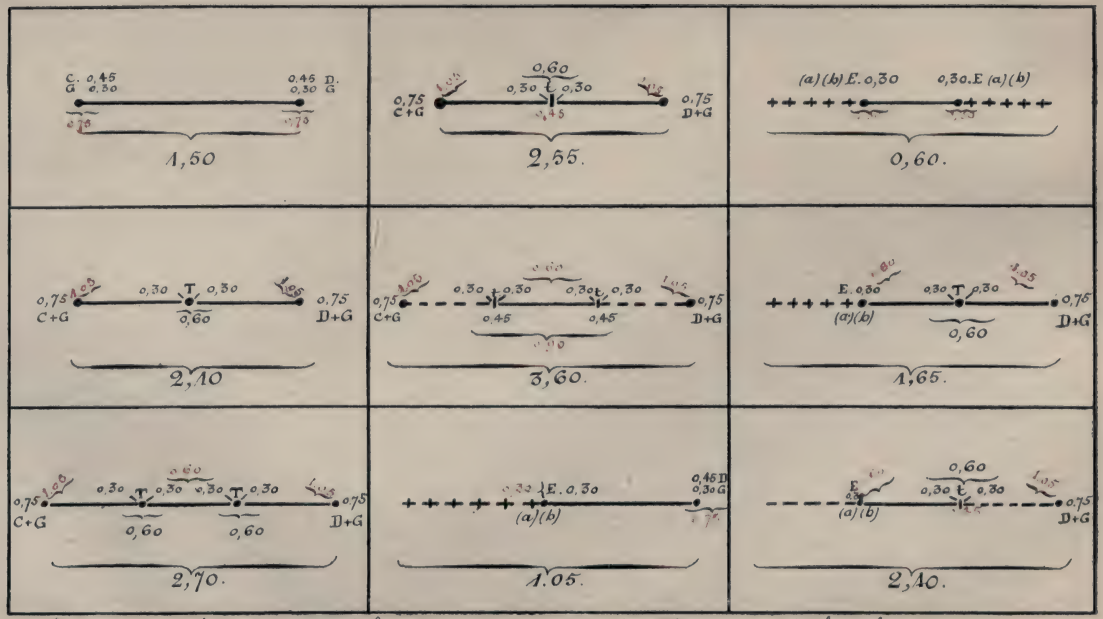






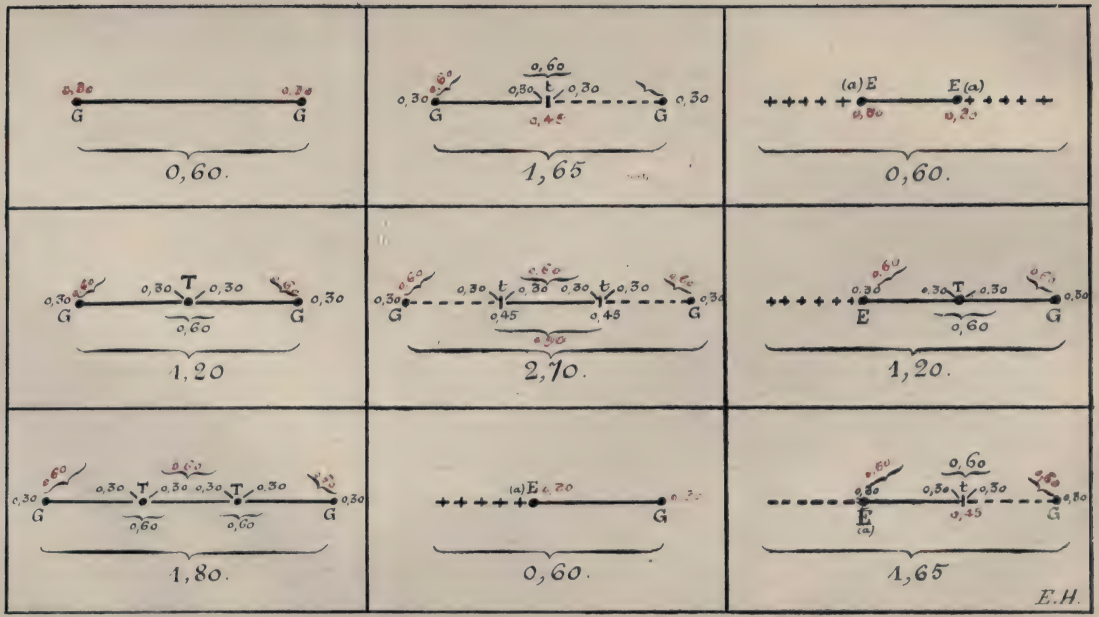
E.H.

2ème Schéma.



(a) le droit d'embranchement remplace les frais de gare - (b) manutention obligatoire par l'embranché. -

3ème Schéma.



(a) le droit d'embranchement remplace les frais de gare.

penses destinées à être couvertes par les droits de gare et par les droits de chargement et de déchargement (1).

Depuis 1862, les frais accessoires de manutention ont toujours été fixés par les divers arrêtés pris en conformité de l'art. 51 du cahier des charges à 1 fr. 50 ou 1 fr. par tonne suivant l'importance de l'expédition : il en est de même pour le droit de transmission (2) qui, fixé au début à 0 fr. 40 par tonne n'avait pas, lui non plus, été augmenté, et pour le droit de transbordement fixé pour la première fois d'une façon générale par arrêté du 8 mars 1890 à 0 fr. 70 par tonne.

Les charges toujours croissantes de l'exploitation des chemins de fer résultant de l'état de guerre amenèrent les Compagnies à demander au Ministre d'augmenter de 50 % les frais accessoires ; notamment ceux d'enregistrement, de manutention, de transmission, de transbordement, de location d'appareils de levage, de pesage, etc. ; l'arrêté du 9 avril 1918 pris sur l'avis du Comité Consultatif des chemins de fer répondit aux propositions des Compagnies.

94. — Décomposition schématique des frais de manutention, de transmission et de transbordement (suivant l'importance de l'expédition).

PETITE VITESSE

SCHÉMAS DES FRAIS ACCESSOIRES DE GARE, DE CHARGEMENT, DE DÉCHARGEMENT, DE TRANSMISSION, DE TRANSBORDEMENT ET DE GARE AU POINT DE JONCTION AVEC UN EMBRANCHEMENT.

(Par tonne de 1000 kg.)

1er SCHÉMA. Expéditions sans condition de tonnage.

2e — Expéditions par wagon complet ou par envoi d'au moins 4000 kg. (manutention au départ et à l'arrivée par les transporteurs).

3e — Expéditions par wagon complet ou par envoi d'au moins 4000 kg. (manutention au départ et à l'arrivée par le commerce aux termes du tarif appliqué)

(Voir hors texte ces 3 schémas et page 142 la légende explicative).

---

(1) Extrait d'un rapport, adressé en 1878 au Ministre par M. de Fourcy, Inspecteur général des Mines.

(2) La taxe perçue sous le nom de « droit de transmission » pour les marchandises transitant d'un réseau d'intérêt général sur un autre également d'intérêt général, constitue un droit spécial distinct de ceux de manutention proprement dits ; ce droit représente la rémunération des dépenses occasionnées pour le passage des marchandises d'un réseau sur l'autre.

LÉGENDE :

●——————● Chemin de fer d'intérêt général.
●— — — — — —● — — local (à voie étroite).
+ + + + + + + + Embranchement particulier.

G Frais de gare. — C. Frais de chargement. — D. Frais de déchargement.
T. Frais de transmission (0,60 par tonne à partager par moitié entre les deux Compagnies).
t. Frais de transbordement (1 fr. 05 par tonne à partager comme suit : 0 fr. 60 de frais de gare à partager entre les deux Compagnies, 0 fr. 45 pour la Compagnie qui effectue les opérations de transbordement).
E. Droit de gare au point de jonction de l'embranchement.

Nota. — Les frais accessoires sur les réseaux secondaires (intérêt local) étant supposés les mêmes que sur les réseaux d'intérêt général.

---

95. — Les frais accessoires doivent comme la taxe de transport proprement dite être perçus sur le poids minimum fixé par le tarif appliqué. Soit une expédition de 2000 kg. de sumac effectuant 1000 kil. sur le P. L. M. par exemple, avec revendication du tarif réduit, dans l'espèce le tarif spécial P. V. 17 qui prévoit le barème 6 par expédition de 5000 kg. *au minimum ou payant pour ce poids ;* le sumac est taxé à la 3e série du tarif général pour les envois au-dessus de 40 kg.

Première combinaison : Tarif général sur le poids réel :

3e Série 89f 00 + 2f 30 de frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare $= \frac{91^f 30 \times 2000^k}{1000} = 182^f 60$ (1).

2e Combinaison : *Tarif spécial P. V.* 17, barème 6, sur 5000 kg.
Soit 30f 50 + 1f 50 de frais accessoires

$$= \frac{32^f \times 2000/5000}{1000} = 160^f 00 \text{ (1)}$$

3e Combinaison : Taxe de transport sur le poids minimum de 5000 kg. fixé par le *Tarif spécial P. V.* 17.
Frais accessoires calculés sur le poids réel de l'expédition 2000 kg.

Soit : taxe de transport, barème 6 $= \frac{30^f 50 \times 2000/5000}{1000} = 152^f 50$
Frais accessoires $\frac{2^f 30 \times 2000}{1000}$ 4 60
} $157^f 10$ (1)

taxe plus économique que celle de 160 fr.

---

(1) Non compris la majoration de 25 °/₀ et l'Impôt d'État de 10 °/₀.

La troisième combinaison — plus avantageuse pour le commerce — en droit n'est pas applicable (à moins d'une modification dans l'objet de l'art. 14 des frais accessoires). En effet, quand une compagnie inscrit dans un tarif un prix réduit avec la condition d'un minimum de tonnage de *x* tonnes *ou payant pour ce poids*, c'est qu'elle entend recevoir le minimum de perception correspondant ; or ce minimum de perception est constitué à la fois par la taxe de transport proprement dite et par les frais accessoires, en vertu de ce principe que l'accessoire suit le principal. C'est d'ailleurs dans cet esprit que la question a été tranchée par un arrêt de la Cour de Cassation en date du 20 avril 1901 : *Attendu, d'une part, que les avantages conférés au public par les tarifs spéciaux de chemins de fer ont comme contre partie nécessaire ceux qu'ils accordent aux Compagnies, que X en bénéficiant des prix du barème..... pour le transport doit subir par compensation les conditions du même tarif pour les frais accessoires.*

96. — Pesage. L'article 15 des conditions d'applications du tarif général P. V. dit :

— Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que les Administrations doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe :

Un droit de 0 fr. 15 par fraction indivisible de 100 kg. et par chaque pesage supplémentaire.

Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de :

0 fr. 45 par tonne indivisible, avec un minimum de 1 fr. 15 et un maximum de 3 fr. par voiture ou camion, un minimum de 1 fr. 50 par wagon et un maximum de 3 fr. par wagon de 10 tonnes et au-dessous, de 4 fr. 50 par wagon de plus de 10 tonnes.

Dans ce cas, les Administrations doivent, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

La taxe du pesage supplémentaire (1) n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

97. — Le pesage au départ est-il obligatoire pour les Compagnies ? Le pesage des marchandises au départ, en dehors de toute réquisition de l'expéditeur, est-il obligatoire ou facultatif pour les Compagnies ?

Avant d'étudier la question qui est d'ailleurs très controversée, il est utile de dire, pour avoir sous les yeux tous les éléments d'appréciation, que d'après l'art. 8 (*voir I, note 152*), des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V., communes à tous les réseaux d'intérêt général, « à défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ, le poids du chargement des wagons *pourra* être constaté au gré de l'Administration (2) soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise et la

(1) A majorer de 25 °/₀ et de l'Impôt d'Etat.

(2) Ou vis-à-vis de la Compagnie de Chemins de fer.

taxe établie au départ, *d'après la déclaration de l'expéditeur*, sera rectifiée en conséquence s'il y a lieu. »

Alors que l'alinéa de l'art. 15 précise que la taxe de transport est établie d'après le pesage que la Compagnie *doit* faire à ses frais au départ, l'art. 8 ne dit plus que la Compagnie doit mais *pourra* constater le poids dans une autre gare que celle du départ (si cette dernière n'est pas munie des moyens suffisants de pesage) et d'un autre côté cet article détermine très nettement que la taxe, qui peut être rectifiée à l'arrivée ou en cours de route, est établie au départ d'après la déclaration de l'expéditeur, autrement dit d'après le poids que cet expéditeur aura déclaré.

Les auteurs et la jurisprudence ne sont pas d'accord sur le point de savoir si, comme nous l'avons posé au début de la présente note, le pesage est obligatoire ou facultatif au départ pour les Compagnies.

MM. Alfred Picard, Colson, Lamé-Fleury, Sarrut, pour ne citer que les principaux dont le nom fait autorité en matière de législation ferroviaire, prétendent que le pesage à la gare de départ est obligatoire pour les Compagnies, à moins que la gare ne soit dépourvue des instruments nécessaires.

Quant à la jurisprudence, elle a varié sur la question.

La Cour de Cassation (23 avril 1913) en rappelant le texte de l'article 44 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (*voir I, note 118*), aux termes duquel « toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration d'expédition, datée et signée, indiquant... *le poids*... des colis à expédier », conclut qu'en ce qui concerne spécialement l'indication du poids, il n'importe pas que l'art. 15 des dites conditions *oblige* la Compagnie à procéder, à ses frais, à un pesage au départ pour établir la taxe, mais que l'*obligation imposée* à la Compagnie ne saurait dispenser l'expéditeur « de se conformer, dans la déclaration qui doit accompagner la remise des marchandises au chemin de fer, à la prescription formelle du tarif » — dans l'espèce l'art. 44.

L'obligation pour les Compagnies d'effectuer le pesage au départ n'entraîne-t-elle pas, comme une conséquence nécessaire, se demande M. Sarrut (*Bulletin* annoté 1913, page 101), le droit pour l'expéditeur d'attendre, avant de mentionner le poids sur la déclaration d'expédition que le pesage ait eu lieu?

Nous lisons, dans le *Bulletin des Transports* (1er janvier 1913) qu'à la date du 28 juillet 1890, le Ministre des Travaux Publics faisait savoir à ce sujet que rien n'oblige un expéditeur à remettre sa déclaration d'expédition avant le pesage et qu'en résumé « un expéditeur est en droit d'exiger : soit que la Compagnie s'en remette à sa déclaration, soit qu'elle procède au pesage nécessaire pour établir la consistance de l'expédition et la taxe de transport ».

Par contre, dans deux arrêts l'un du 30 juin 1896, l'autre du 21 janvier 1901, la Cour suprême a posé comme principe : dans le premier qu' « aucune disposition légale n'oblige la Compagnie à vérifier le poids déclaré par l'expéditeur d'une marchandise », dans le second que « le

pesage n'est pas obligatoire pour les Compagnies de chemin de fer. » La Cour d'appel de Paris dans un jugement du 20 avril 1912 précise que l'obligation visée à l'art. 15 comporte non pas le pesage mais bien le non payement de frais de pesage si cette opération est effectuée par la Compagnie ; un des dispositifs de ce jugement est intéressant à citer : « on objecterait vainement en faveur de l'opinion contraire — obligation du pesage — que l'art 15 met à la charge de la Compagnie l'obligation d'effectuer le pesage au départ, cet article signifie seulement que les frais du pesage, quand il y est procédé, doivent rester à la charge de la Compagnie ».

Dans le *Journal des Transports* (août 1913) M. Georges Allix soutient très nettement, arguments de droit à l'appui, que « l'indication du poids par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition est une des conditions obligatoires du contrat de transport, qu'elle est indépendante de tout contrôle de la Compagnie lequel s'exercera ou ne s'exercera pas, dans le cas par exemple de l'art. 8 des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V. et qu'enfin l'obligation du pesage au départ, qui a paru trop formelle à certains auteurs pour prêter à ambiguïté, vise l'obligation non pas de procéder au pesage mais de l'opérer gratuitement s'il y a lieu. Et M. Allix cite, pour fortifier sa thèse, une lettre ministérielle du 30 mai 1901 visant la Jurisprudence qui a admis, suivant le Ministre, que « les Compagnies n'étaient pas tenues de procéder au pesage des marchandises qui leur sont confiées. »

Tant que l'article 15 des tarifs généraux P. V. n'aura pas été mis en concordance avec l'art. 8 des tarifs spéciaux P. V., autrement dit tant que le mot impératif « *doit* » du 1er alinéa n'aura pas été remplacé par le mot conditionnel « *peut* », la controverse subsistera ; or en matière de tarif, un texte clair, net et précis s'impose pour ne pas donner naissance à des polémiques que les Tribunaux sont souvent impuissants à aplanir.

Les dispositions de l'article 15 s'appliquant, comme l'indique leur texte, au seul pesage *supplémentaire* fait *sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire*, en dehors de celui effectué par la Compagnie pour établir la taxe, on ne peut, en principe, exiger que ce pesage supplémentaire soit fait en un autre point que la gare d'expédition ou de destination, selon le cas, et par d'autres moyens que ceux dont dispose cette gare. Le pesage dont il s'agit ne peut intervenir que pour des objets expédiés ou reçus par voie de fer et dont la taxe est calculée au poids.

Les gares se refusent donc en principe à tout pesage :

a) Qui aurait un autre objet que la vérification du poids d'une expédition ou d'un arrivage (conclusion d'un marché entre acheteur et vendeur, par exemple) ;

b) Qui serait demandé par une autre personne que l'expéditeur, le destinataire ou leur représentant ;

c) Qui porterait sur des objets ou animaux dont la taxe ne s'établit pas au poids, notamment sur des animaux taxés à la tête ou au wagon.

98. — Pesage supplémentaire à l'arrivée. Lorsqu'un pesage supplémentaire effectué à l'arrivée fait constater un poids supérieur à celui

porté sur la déclaration d'expédition, les frais de pesage prévus à l'art. 15 sont-ils dus ?

L'opération ne faisant pas ressortir un préjudice ni pour l'expéditeur ni pour le destinataire (voir dernier alinéa du dit article 15) les frais de pesage sont dus (1). C'est dans ce sens que s'est prononcé le Tribunal de Commerce de la Seine le 31 octobre 1912.

« Attendu qu'il résulte des termes de l'art. 15 qu'en principe les frais du pesage supplémentaire doivent être supportés par le destinataire qui l'a requis à l'arrivée, qu'il n'y a d'exception à cette règle que dans le cas où une erreur commise à son préjudice ou à celui de l'expéditeur est constatée par le pesage ; qu'il suit de là que la Compagnie a le droit de percevoir les frais du pesage supplémentaire non seulement lorsque le poids constaté à l'arrivée est le même que celui constaté au départ, mais encore lorsque le deuxième pesage révèle un poids supérieur à celui porté sur la lettre de voiture ; que, dans ce cas, en effet, le pesage ne constate aucune erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire, puisque les frais de transport résultant de la lettre de voiture sont inférieurs à ceux que la Compagnie a le droit de percevoir ».

La Cour d'appel de Pau (16 décembre 1910) avait elle aussi précédemment décidé qu'une « Compagnie a le droit de percevoir les frais du pesage supplémentaire à l'arrivée, lorsque le pesage constate un poids supérieur au poids porté sur la lettre de voiture » à la condition toutefois que le poids déclaré au départ n'ait pas été contrôlé par la gare expéditrice, car dans le cas contraire il y aurait erreur du fait et de l'expéditeur et de la gare et en bonne logique, il n'y aurait pas, ce nous semble, à percevoir à l'arrivée de frais de pesage, mais simplement à ramener la taxe de transport sur le poids réel.

99. — *Tarage des wagons.* Qu'entend-on par tarage? La recherche du poids à vide, autrement dit de la tare du véhicule dans lequel doit être chargée une marchandise.

Le tarage peut-il être imposé aux Compagnies lorsqu'elles mettent des wagons à la disposition des expéditeurs pour être chargés par leurs soins ?

L'article 15 sus-visé ne fait pas mention du tarage préalable des wagons ; aucune obligation à cet effet, ne résulte des conditions d'application des tarifs généraux.

Le Tribunal de commerce de Clermont (Oise) a admis (1er mars 1912) comme fondée la demande qui lui était soumise d'un pesage à plein et à vide du wagon transporté, mais a subordonné néanmoins le droit de l'in-

(1) Au cas où le poids supérieur constaté aurait pour cause une modification de température susceptible d'influer sur le poids d'une marchandise hygrométrique, il n'y aurait pas lieu, équitablement, à la perception de la taxe de pesage ; cette taxe ne doit pas non plus être perçue lorsque le pesage à l'arrivée fait ressortir un poids inférieur à celui déclaré — il y a dans l'espèce préjudice pour l'expéditeur ou le destinataire — à moins toutefois que la différence en moins n'atteigne pas le déchet normal de route, car dans ce dernier cas il n'y a pas au sens de l'article 15 une erreur commise au préjudice du commerce.

téressé à l'indication préalable par la Compagnie de l'heure qui lui paraîtra la plus favorable à l'accomplissement de l'opération selon les nécessités de son service.

Deux autres Tribunaux ont eu également à se prononcer sur la question du tarage, mais l'ont résolue dans un sens tout à fait opposé à celui de Clermont :

a) Tribunal de commerce de Lille (18 mars 1912) qui en constatant le silence absolu, en ce qui concerne le tarage, des textes qui traitent du pesage, conclut — tout en matière de tarifs étant de droit étroit — que les « *règlements concernant les chemins de fer doivent être appliqués strictement sans qu'il soit permis, sous prétexte d'interprétation, d'ajouter arbitrairement à leurs obligations* ».

b) Tribunal de commerce de la Seine (20 mai 1913) qui déclare que « *dès l'instant que l'expéditeur n'est pas en droit d'exiger le pesage au départ, il est, à fortiori, sans droit pour exiger le pesage à vide du wagon en vue de la détermination de la tare, car la tare est une constante dont il est tenu compte au départ* ».

Le Ministre des Travaux Publics a bien par deux circulaires fort anciennes (elles remontent en effet à 1858 et à 1861) demandé aux Compagnies les mesures qu'elles avaient cru devoir prendre pour le contrôle de la tare des wagons, mais il n'en est aucune qui oblige les Compagnies à tarer, sur la demande qui pourrait leur en être faite, les wagons avant leur chargement par les expéditeurs.

La tare inscrite sur les wagons, au moment de leur construction, est appelée à se modifier sensiblement par suite notamment de l'usure des wagons ou à la suite de réparations souvent importantes qu'ils doivent subir au cours de leur durée ; il peut en résulter des écarts entre la tare inscrite et le poids réel obtenu par un pesage à vide avant chargement ou à l'arrivée après déchargement ; aussi le tarage des wagons est, dans la pratique, renouvelée par les Compagnies au moins une fois par an, certaines l'effectuent tous les ans, d'autres tous les six mois, d'autres tous les neuf mois, et dans tous les cas chaque fois que le wagon est passé à un atelier pour réparations ; l'inscription de la dernière date de vérification de la tare est inscrite sur le châssis du véhicule.

On a souvent demandé que les Compagnies introduisent dans l'art. 15 une clause « autorisant les expéditeurs à faire procéder sur leur demande au pesage des wagons vides mis à leur disposition pour effectuer leur chargement », étant entendu que le pesage des wagons à vide aurait lieu moyennant paiement d'une surtaxe à déterminer et que celle-ci ne serait exigible que si l'opération faisait reconnaître l'exactitude de la tare inscrite.

Le pesage des wagons vides se heurterait à de très grosses difficultés et serait souvent une cause de retard dans le chargement et l'expédition des marchandises et comme conséquence un obstacle à la rotation rapide du matériel, notamment dans les grandes gares qui seraient exposées à recevoir de nombreuses demandes de pesage. En effet, les voies sur lesquelles se trouvent les ponts-à-bascule et celles qui leur donnent accès ne peuvent pas toujours être libres, ce ne serait donc qu'à des heures déter-

minées qu'il pourrait être procédé aux pesages. Il s'ensuit que l'avantage que le commerce pourrait retirer de la mesure dans un certain nombre de cas ne serait pas en rapport avec la gêne, indépendante de la volonté du chemin de fer, qu'entraînerait cette même mesure.

100. — Magasinage. L'article 16 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (art. 18 de l'arrêté ministériel du 15 janvier 1917) est ainsi conçu :

Lorsque les marchandises adressées en gare ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52 (1), il est perçu pour le magasinage, un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kg., à :

0 fr. 20 pour la première période de 24 heures ;

0 fr. 40 pour la deuxième période de 24 heures ;

1 fr. 00 pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux marchandises adressées à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par la Compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les mêmes droits de magasinage seront perçus au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que la Compagnie consentirait, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur ses quais ou dans ses magasins au delà de ce délai, la Compagnie n'étant tenue d'ailleurs d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées (2).

---

(1) *Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises.* — La Compagnie est tenue de mettre les marchandises, denrées, voitures, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire, au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant dix-neuf heures pour les transports par wagons dont la manutention est faite par les particuliers et avant midi, pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de 24 heures.

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire, à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

(2) Si en France les Compagnies ne sont tenues d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées, il n'en est pas de même à l'étranger : en Allemagne, en Autriche, en Italie, dans le Luxembourg, les Pays-Bas et la Russie, le Chemin de fer était tenu d'accepter provisoirement — tout au moins avant la guerre — en dépôt, lorsque les emplacements le permettaient, les marchandises qui lui étaient amenées et dont l'expédition ne pouvait avoir lieu immédiatement.

En Belgique, pendant les dix premiers jours ouvrables, il n'était perçu aucune redevance ; mais à partir du onzième jour ouvrable, les dépôts existant à ce moment étaient soumis à une taxe indivisible d'un centime par jour et par tonne avec minimum de perception de 0 fr. 10.

En Suisse, les Chemins de fer étaient tenus d'entreposer gratuitement dans leurs hangars ou suivant la nature de la marchandise, sur les quais, les marchandises qui par suite des marches du service ne pouvaient être chargées en temps utile et transportées immédiatement.

Le législateur a voulu par le payement d'un droit de magasinage (ou de stationnement *voir I, note 111*), avant tout empêcher le public d'user des gares comme d'un entrepôt et garantir les Compagnies contre l'encombrement de leurs locaux ; à proprement parler, ce droit représente, pour employer l'expression même dont s'est servie la Cour d'appel de Paris (5 mai 1875) une *pénalité contre le destinataire volontairement récalcitrant*.

Les droits de magasinage grèvent la marchandise au même titre que les frais de transport (avis du Conseil d'Etat) et pour en opérer le recouvrement, les compagnies sont autorisées à faire opérer la vente des marchandises transportées par application de l'article 106 du Code de Commerce (*voir I, note 195*). Ils figurent parmi les frais accessoires (art. 51 du cahier des charges — *voir renvoi* (2) *page 137* —) que l'Administration fixe annuellement sur la proposition de la Compagnie.

Les droits de magasinage ont été pour la première fois réglés par l'arrêté du 30 avril 1862 qui les fixait à 0 fr. 02 par fraction indivisible de 100 kg. pour les 15 premiers jours et à 0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kg. pour chaque jour en sus.

L'arrêté du 12 janvier 1872 les éleva à :

0f 05 par fraction indivisible de 100 kg. pour les trois premiers jours.
0 10 — — 100 kg. pour chaque jour en sus.

Celui du 26 avril 1892 maintint cette perception ; celui du 20 décembre 1898 — suspendu le 20 janvier 1899 — les fixa comme suit :

0f 10 par fraction indivisible de 100 kg. pour la 1re période de 24 heures.
0 15 — — — pour la 2e — —
0 20 — — — pour chaque période en sus.

L'arrêté du 27 octobre 1900 les porta à :

0f 05 par fraction indivisible de 100 kg. pour les 3 premières périodes de 24 h.
0 10 — — — pour la 4e période de 24 heures.
0 15 — — — pour la 5e — —
0 20 — — — pour chaque période de 24 h. en sus.

Etant entendu :

que la majoration de taxe (0 fr. 10, 0 fr. 15 ou 0 fr. 20) pour magasinage prolongé ne pouvait être perçue que si la gare d'arrivée avait signalé en temps utile la souffrance de l'envoi à l'expéditeur (*voir I, note 138*, ce qu'on entend par marchandises en souffrance) en lui faisant connaître à quelle date devait commencer la majoration (1) ; — à défaut de cette indication la taxe de 0 fr. 05 seule restait exigible — et encore cette dernière

(1) *Art. 35 de l'arrêté du 27 octobre 1900.* — La Compagnie ne peut percevoir les majorations de taxe pour magasinage ou stationnement prolongé que si l'avis de souffrance, adressé obligatoirement à l'expéditeur, indique le jour où commence la majoration.

à la condition formelle que le destinataire ait été avisé de l'arrivée de la marchandise.

Avec le nouvel arrêté (du 15 janvier 1917) les droits majorés pour magasinage prolongé sont applicables *d'office* (1) c'est-à-dire qu'il n'est plus nécessaire, dans les cas de souffrance, d'indiquer à l'expéditeur le jour où commence la majoration, mais l'avis de souffrance n'en doit pas moins être adressé dans les délais pour permettre la perception des droits majorés.

Un exemple fera ressortir les différences de traitement résultant des arrêtés des 26 avril 1892, 27 octobre 1900 et 15 janvier 1917.

Soit une expédition P. V. du poids de 610 kil. parvenu à la gare X... le jeudi 3 mai 1917, cette gare avise le destinataire le jour même, l'avis parvenant à l'ayant-droit le jeudi après-midi, le destinataire est censé ne l'avoir reçu que le vendredi avant midi et il a (art. 52 des conditions des tarifs généraux P. V. voir le renvoi (2) page 150) le samedi pour retirer l'envoi ; les frais de magasinage — en cas de non enlèvement — courent à partir du lundi 7 mai (3).

Le destinataire ne retire la marchandise que le lundi 14 mai et entre temps la gare X... a fait l'utile auprès de l'expéditeur pour l'aviser de la souffrance.

Frais dûs pour 8 jours de magasinage (du 7 au 14) : (3)

Arrêté du 26 avril 1892	3 jours à 0f 05 = 0f 05 5 jours à 0 10 = 0 50	0f 65 les °/o kg.	soit pour 610/700k = 4f 55
Arrêté du 27 octobre 1900	3 jours à 0 05 = 0 15 1 jour à 0 10 = 0 10 1 jour à 0 15 = 0 15 3 jours à 0 20 = 0 60	1 » les °/o kg.	soit pour 610/700k = 7 »

(1) *Art. 34 de l'arrêté du 15 janvier 1917.* — Les majorations de taxe pour magasinage ou stationnement prolongé sont applicables d'office.

Toutefois, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, le Chemin de fer ne peut percevoir le montant intégral de ces majorations que si l'avis de souffrance a été adressé à l'expéditeur dans les délais prévus par les conditions d'application des tarifs généraux. Si cet avis est lancé tardivement, les taxes de magasinage et de stationnement non majorées sont seules opposables à l'expéditeur pour la période comprise entre la date à laquelle l'avis de souffrance aurait dû être envoyé et celle à laquelle il l'a été effectivement.

L'envoi à l'expéditeur de la lettre contenant l'avis de souffrance donne lieu à la perception d'une taxe de 15 centimes.

(2) *Art. 13 de l'arrêté du 12 juin 1866* fixant les délais d'expédition, de transport et de livraison, modifié et complété par des arrêtés subséquents :

Lorsque les délais de livraison, d'enlèvement, de chargement et de déchargement des marchandises expirent un dimanche ou un jour férié, l'expiration de ces délais est reportée au premier jour ouvrable suivant ; le calcul des droits de magasinage et de stationnement des wagons sera opéré en conséquence.

En outre, si le premier jour pour lequel des droits de magasinage ou de stationnement sont dus se trouve être un dimanche ou un jour férié, ce dimanche ou ce jour férié est déduit pour la perception des droits.

(3) Y compris le dimanche 13 ; les droits de magasinage appliqués à partir d'un jour ouvrable, pour l'exemple choisi le lundi 7, n'étant pas interrompus par les dimanches ou jours fériés.

Arrêté du 15 janvier 1917 { 1 jour à 0 20 = 0 20 ; 1 jour à 0 40 = 0 40 ; 6 jours à 1 » = 6 » } 6 60 les °/₀ kg. soit pour 610,700 = 46 20 (1)

Le but que s'est proposé le législateur en établissant des droits de magasinage et de stationnement est le même que celui dont s'est inspiré le Ministre des Travaux Publics et des Transports en élevant notablement ces droits le 15 janvier 1917 : désencombrement des dépendances des gares et augmentation du rendement du matériel par suite de sa prompte libération, la modicité des taxes de magasinage et de stationnement ayant démontré que certains destinataires n'avaient qu'un petit avantage à accélérer l'enlèvement de leurs marchandises.

101. — Frais de magasinage (ou de stationnement) grevant des expéditions ayant donné lieu à des litiges. On a souvent demandé que, dans le but de réduire les frais de magasinage (ou de stationnement) qui grèvent les expéditions ayant donné lieu à des litiges entre les expéditeurs ou destinataires et les Compagnies de chemins de fer, les dispositions réglementaires relatives aux droits de magasinage ou de stationnement soient modifiées en y ajoutant des dispositions spéciales réglementant la perception de ces droits pendant la durée des procès.

En principe, les taxes de magasinage et de stationnement ont pour but, non pas d'être une source de bénéfices pour les Compagnies, mais d'activer, comme nous l'avons vu, aussi bien dans l'intérêt du public que dans celui des transporteurs, l'enlèvement des marchandises et la libération du matériel.

Trois principales causes de litige en matière de contrat de transport peuvent retarder en fait cet enlèvement :

a) Le retard.

b) L'avarie.

c) Le désaccord entre expéditeur et destinataire.

En cas de retard rien ne peut justifier le non retrait de la marchandise transportée. Le retard constaté, l'expéditeur ou le destinataire ont toutes facilités pour obtenir du chemin de fer la réparation du préjudice qu'il a pu causer et si les parties ne peuvent s'entendre sur l'importance de ce préjudice, les tribunaux statuent, sans qu'il soit besoin pour cela de laisser la marchandise séjourner en gare.

Il en est de même en cas d'avarie et si le destinataire et le transporteur ne peuvent se mettre d'accord sur les causes et l'importance de celle-ci, il peut être procédé sans aucun délai à l'expertise prévue par l'art. 105 du Code de Commerce (*voir I, note 195*) expertise après laquelle le destinataire n'a aucune raison légitime de laisser la marchandise séjourner plus longtemps en gare.

En cas de retard ou d'avarie imputables aux transporteurs, ceux-ci renoncent presque toujours, à titre transactionnel, à la perception des

(1) Non compris l'impôt d'Etat — voir I, note 219. — Non application de la majoration de 25 °/₀ — note 209.

droits qui leur sont dus et qu'a motivés souvent le mauvais vouloir des intéressés à transiger à bref délai. Lorsque le litige prend une suite judiciaire, il est bien rare que les Tribunaux ne concluent pas à l'abandon par les Compagnies des droits de magasinage ou de stationnement ; quand ils condamnent l'adversaire à les payer, c'est que ce dernier est manifestement dans son tort pour avoir laissé sans motif valable la marchandise en gare.

Enfin, en cas de désaccord entre l'expéditeur et le destinataire, le chemin de fer restant étranger au débat n'a pas à intervenir et il appartient aux intéressés ou bien de s'entendre pour retirer la marchandise de la gare et la déposer dans un entrepôt, ou bien de provoquer le jugement par lequel le Tribunal saisi du litige ordonnera ce dépôt. Dans ce dernier cas, le chemin de fer n'a pas à faire abandon de droits qui lui sont légimement dus.

102. — Des frais de magasinage peuvent-ils être perçus en cours de route ? Le texte de l'art. 16 ne mentionnant que deux hypothèses : gare d'arrivée ou gare de départ, s'oppose par cela même à ce qu'il puisse être question d'une perception de frais de magasinage (ou de stationnement) à une gare intermédiaire (Lamé-Fleury. Code annoté des chemins de fer. 4e édition, page 424).

Le Tribunal de commerce de la Seine (17 février 1873) a jugé pour une expédition arrêtée en cours de route par suite d'un cas de force majeure et au sujet de laquelle une Compagnie avait perçu des frais de magasinage : que la Compagnie n'était ni dans l'un ni dans l'autre de ces cas (gare de départ, gare d'arrivée) ; que si les marchandises ont dû séjourner à une gare intermédiaire aucune disposition n'est applicable à une telle gare ; que la Compagnie invoque en vain le cas de force majeure ; que cette force majeure pourrait bien la défendre contre une demande en dommages-intérêts pour retard dans le transport, mais ne saurait créer un droit à son profit ; qu'en conséquence, la dite compagnie est tenue de rembourser des droits de magasinage indûment perçus.

La Cour d'appel de Montpellier (4 et 7 août 1871) a jugé au contraire que durant la guerre une Compagnie de chemin de fer agissait avec prudence et sauvegardait les intérêts de l'expéditeur de marchandises en les arrêtant dans une gare intermédiaire pour les soustraire à l'ennemi et que l'expéditeur devait supporter les frais de magasinage, mais il y a lieu de remarquer que dans l'espèce visée l'expéditeur, prévenu à temps, n'avait donné que tardivement des ordres pour le retour des marchandises ou leur acheminement sur un point non investi.

103. — Voitures (tarification des) au Tarif général. L'article 17 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (art. 42 du cahier des charges) fixe les prix ci-après pour le transport des voitures à petite vitesse (1) :

(1) Les voitures chargées dans un wagon avec du mobilier dont elles font partie doivent être taxées comme mobilier (Cour de Cassation, 20 décembre 1886).

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur . . .	0f 25(1)	par voiture et par kilomètre.
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0 32(1)	
Motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices.	1re série du Tarif général, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.	

Exceptionnellement, sont taxés aux prix de la 1re série du Tarif général, avec la majoration prévue à l'article 10, s'il y a lieu ;

1° Les véhicules emballés ou non, dont le poids, emballage compris, s'il y a lieu, n'excède pas 200 kg. par véhicule ;

2° Les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kg.

Cet article divise les voitures en deux catégories ; la première est limitative, la seconde ne l'est pas à cause du mot *etc.*, qui la termine ; cette seconde catégorie ne comprend donc pas seulement les omnibus et diligences, mais toutes les voitures qui ne sont pas prévues à la première catégorie, c'est-à-dire qui ne peuvent être considérées comme à un seul fond et à une seule banquette dans l'intérieur.

104. — Voitures à un ou deux fonds. La Cour d'appel de Dijon (16 février 1905) réformant un jugement rendu le 29 décembre 1903 par le Tribunal de Commerce de Dijon, a précisé que :

« L'expression *un fond* désigne la partie de la voiture à laquelle s'adossent les voyageurs assis ; qu'il y a corrélation nécessaire entre le fond et la banquette sur laquelle on doit s'asseoir ; que dès lors une voiture n'a qu'un fond ou en a deux suivant qu'elle présente une ou deux parois auxquelles des banquettes se trouvent adoptées ; et qu'une banquette sur laquelle est le siège destiné au conducteur doit être considérée comme située dans l'intérieur lorsqu'il n'y a pas dans la voiture, pour le conducteur, une place absolument distincte de la partie principale réservée au maître et aux voyageurs, de telle sorte que celui qui dirige la voiture doit nécessairement occuper *pour partie* cette banquette. »

De son côté la Cour de Cassation (3 avril 1905), en cassant un jugement du 7 janvier 1904 du Tribunal civil de Villefranche jugeant commercialement, a conclu que « *par voitures à deux fonds, on doit entendre, dans l'application de l'art. 17 des tarifs généraux P. V., celles qui ont, même sur un seul plan, deux parois verticales à chacune desquelles est adoptée une banquette où peuvent s'asseoir des voyageurs.*

Article 18. — Les voitures de déménagement, à deux ou à quatre roues, à vide, sont taxées au prix maximum de (2) :

---

(1) Non compris la majoration de 25 °/₀ et l'Impôt d'Etat.

(2) Majoration de 25 °/₀ et Impôt d'Etat (voir notes 209 et 210, en sus.

0 fr. 20 par pièce et par kilomètre.

Les voitures de déménagement, lorsqu'elles sont chargées, paient en plus du prix ci-dessus une taxe minimum de :

0 fr. 14 par tonne de chargement et par kilomètre (1).

ARTICLE 19.

Il n'est pas admis de voyageurs dans les voitures expédiées par les trains de petite vitesse.

ARTICLE 20.

Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit (1) n'est pas accepté.

ARTICLE 21.

Voir I, note 105 le texte de cet article.

ARTICLE 22.

Les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 fr. sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5.000 fr. par tête, si la déclaration d'expédition ne mentionne pas une valeur supérieure.

ARTICLE 23.

Les animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont taxés à raison de 0 fr. 25 (2) par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre.

Les expéditeurs pourront placer plusieurs animaux en cages solides et séparées, dans un même wagon, mais pourvu qu'il ne puisse en résulter aucun danger, ni pour les animaux, ni pour le personnel, ni pour les tiers, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.

ARTICLE 24.

Les animaux de petite taille, tels que : chats, cochons d'Inde, écureuils, oiseaux, singes, placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés *au poids*, conformément aux prix et conditions du tarif général des marchandises de la première série. La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages ou paniers qui les renferment.

Les chiens, lors même qu'ils sont expédiés en cages, ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse. (Voir le tarif général de la grande vitesse).

105. — Voitures et animaux taxés au tarif général P. V. Non obligation de prévenir à l'avance la gare de départ. Nous avons vu (*I, note 103*), que l'art. 17 fixe les prix à percevoir pour le transport des voitures à petite vitesse, l'art. 21 ci-dessous fixe ceux à

(1) *Voir I. note 41.* ce qu'on entend par gabarit.

(2) Plus majoration de 25 °/₀ et Impôt d'État

percevoir pour le transport des animaux et l'art. 25 ci-après — commun aux voitures et aux animaux — précise que le transport n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement.

ARTICLE 24.

Les prix maxima à percevoir pour le transport des animaux à petite vitesse sont ainsi fixés :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs, daims, autruches, chameaux et dromadaires	0f 10 (1)	par tête et par kilomètre.
Veaux, porcs et chevreuils	0 04 (1)	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres . . .	0 02 (1)	

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les wagons de la Compagnie, en se conformant aux règlements en vigueur, et paient le prix des places de 3e classe.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs, et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kg. par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des marchandises de la 1re série.

La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

ARTICLE 25.

Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement.

Ces stations seront indiquées, soit par des affiches spéciales, soit par des affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains. Celles qui sont dès à présent ouvertes au transport des voitures, chevaux et bestiaux, tant au départ qu'à l'arrivée, sont indiquées, en outre, à la nomenclature des gares et stations par ordre alphabétique.

L'Administration supérieure se réserve de déterminer les stations où devront être établis des quais d'embarquement pour les voitures, chevaux et bestiaux.

L'absence d'une disposition édictant l'obligation pour les expéditeurs de voitures et d'animaux de prévenir à l'avance la gare de départ — obligation qui est prévue dans les conditions d'application des tarifs généraux G. V. art. 60 (2) et dans les conditions d'application des tarifs spéciaux P. V. art. 6 *b*. (3) — n'est pas sans présenter des inconvénients, la gare de départ

(1) A majorer de 25 °/. et à frapper de l'Impôt d'Etat 10 °/.).

(2) *Art. 60.* G. V. *Demandes de matériel pour le transport des voitures et des animaux.* — Les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la station de départ, 24 heures au moins à l'avance, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter.

(3) *Art. 6 b. Fournitures des wagons.* — Les expéditeurs sont tenus de faire connaître à la gare de départ le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux, dont ils doivent et peuvent effectuer le chargement ; ils indiquent en même temps, la nature et le poids approximatif de ces objets, ainsi que le réseau destinataire, et spécifient si l'expédition doit être faite aux conditions des tarifs généraux ou des tarifs spéciaux.

pouvant ne pas avoir le matériel nécessaire au transport lorsque l'expéditeur se présente.

Il serait donc utile, à notre avis, que l'article 25 fût complété en conséquence, c'est-à-dire qu'il y fût mentionné que « les expéditeurs de voitures et animaux sont tenus de prévenir le chef de la station de départ 24 heures du moins à l'avance en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à expédier ».

106. — Poids vif moyen des animaux. Décision ministérielle (agriculture) du 15 février 1914.

Nature	Catégorie	Poids vif moyen
Bovidés	Bœufs-taureaux	600 kgs.
	Vaches	400 »
	Veaux	125 »
Ovidés	Béliers et moutons	45 »
	Brebis et agneaux	35 »
	Agneaux de lait	15 »
Caprins	Boucs et chèvres	25 »
	Chevreaux	10 »
Suidés	Porcs (mâles et femelles)	150 »
	Cochons de lait	10 »
Equidés	Chevaux et juments	500 »
	Mules, mulets et bardots	400 »
	Anes et ânesses	150 »

107. — Voitures. — Frais de magasinage. L'article 29 des conditions des tarifs généraux P. V. (art. 22 de l'arrêté du 15 janvier 1917) fixe comme suit les frais de magasinage pour les voitures qui ne sont pas enlevées dans le délai imparti :

— Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52, un droit fixé par voiture à :

5 fr. pour la première période de vingt-quatre heures ;
10 pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
15 pour chaque période de vingt-quatre heures en sus.

Les mêmes droits seront perçus au départ et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront la remise en gare, pour les voitures que la Compagnie consentirait, sur la demande de l'expéditeur, à conserver dans ses gares au-delà de ce délai, la Compagnie n'étant tenue, d'ailleurs, d'accepter que les voitures prêtes à être expédiées.

L'arrêté du 30 avril 1862 ainsi que ceux qui ont été pris dans l'objet postérieurement, fixaient tous à 1 fr. par voiture et par 24 heures les frais de magasinage ; ces frais n'étaient donc pas progressifs ; l'arrêté du 15 janvier 1917 au contraire, en élevant de 1 à 5 fr. la première période de

24 heures, a fixé deux autres perceptions de 10 et 15 fr. pour chaque période de 24 heures en sus.

Par suite une voiture qui, stationnant 8 jours, n'aurait payé que 8 fr. de frais de magasinage sous l'empire des anciens arrêtés, aura à acquitter maintenant :

1re période.	5f	90f (1)
2e —	10	
5 périodes à 15 fr. l'une. . . .	75	

Alors que les arrêtés antérieurs ne limitaient la perception de frais de magasinage qu'aux voitures non enlevées dans les délais, c'est-à-dire que cette perception ne pouvait être appliquée qu'à la gare d'arrivée seulement, l'arrêté du 15 janvier 1917 précise que ces frais seront également perçus au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare de voitures qui pour un motif quelconque ne seraient pas prêtes à être expédiées : pour absence ou irrégularités d'écritures par exemple imputables à l'expéditeur, ordre du destinataire adressé à l'expéditeur de surseoir à l'envoi, etc...

108. — Frais de manutention et de transmission des voitures et des animaux (2). — ***Frais de pesage du matériel roulant*** (3). Ces frais ont été fixés comme suit par l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 qui a relevé dans l'ensemble de 50 % le quantum de ces frais.

VOITURES ET ANIMAUX :

(Art. 27 et 28 des conditions des tarifs généraux P. V.).

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention des voitures et animaux, les droits ci-après :

Voitures	3f »	par pièce
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs, daims, autruches, chameaux et dromadaires	1 50	par tête.
Veaux, porcs et chevreuils	0 60	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 30	

Ces droits se décomposent ainsi :

Voitures.

Frais de chargement au départ.	1f50	par pièce
Frais de déchargement à l'arrivée	1 50	

(1) Non compris l'impôt d'État (10 %). Pas de majoration de 25 %. (Voir note 210).

(2) Il n'y a pas de frais de magasinage pour les animaux ; quand ils ne sont pas retirés dans les délais, ils sont conduits en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

(3) Il n'y a pas de frais de manutention pour le matériel roulant :

Art. 33. — Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares de chemin de fer et placé sur les rails ; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout, avec toutes les conséquences de droit, par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération, ni pour les opérations de gare.

Bœufs, vaches, etc.

Frais de chargement au départ	0 75	par tête.
Frais de déchargement à l'arrivée	0 75	

Veaux, porcs et chevreuils.

Frais de chargement au départ	0 30	par tête.
Frais de déchargement à l'arrivée	0 30	

Moutons, brebis, etc.

Frais de chargement au départ	0 15	par tête.
Frais de déchargement à l'arrivée	0 15	

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires ; il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les voitures et les animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

Transmission. — Il est perçu aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Administration différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, les droits ci-après, à partager par moitié entre les deux administrations :

Voitures	1f50	par pièce
Bœufs, vaches, chevaux, etc.	0 60	par tête.
Veaux, porcs et chevreuils	0 30	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 15	

Aux droits de transmission ainsi fixés, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention (chargement et déchargement) dans les gares de jonction.

Toutefois, lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu, pour le transbordement, les frais de chargement et de déchargement fixés à l'article précédent, sans qu'aucun droit de transmission y soit ajouté.

Le transbordement des animaux dangereux est effectué par les soins et aux frais des intéressés et il n'est rien perçu pour cette opération. Mais, en cas de transmission sans transbordement, d'un réseau à un autre, il est perçu 0 fr. 40 par tête d'animal pour frais de transmission.

MATÉRIEL ROULANT :

(Article 34 (1) des conditions des tarifs généraux P. V.).

Pesage. — Il est perçupour le matériel roulant qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumis à un pesage en dehors de celui que les administrations doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe, les droits ci-après par véhicule et par chaque pesage supplémentaire :

Pour les wagons et chariots	2f25
Pour les locomotives et tenders	4 50

Dans ce cas, les Administrations doivent, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids du matériel pesé.

(1) Tous les prix ci-dessus (art. 27, 28 et 34) sont passibles de la majoration de 25 °/. et de l'impôt d'Etat 10 °/..

La taxe de pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

109. — Matériel roulant. — Frais de stationnement. De même que pour les voitures, l'arrêté du 30 avril 1862 et ceux pris postérieurement, fixaient à 5 fr. par véhicule et par 24 heures le stationnement du matériel roulant *non enlevé* dans les délais.

L'arrêté du 15 janvier 1917 a fixé une perception progressive qui s'applique également *au départ* dès l'expiration des 24 heures qui suivent la remise en gare :

ARTICLE 35.

Il est perçu pour le stationnement des chariots, excavateurs, fourgons à bagages, grues, locomotives, tenders, voitures à voyageurs et wagons qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52 (1), un droit fixé par véhicule à :

7f 50 pour la première période de vingt-quatre heures (2) ;
10 » pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
15 » pour chaque période de vingt-quatre heures en sus.

Les mêmes droits seront perçus au départ et dès l'expiration des 24 h. qui suivront la remise en gare, pour les véhicules désignés à l'alinéa précédent que la Compagnie consentirait, sur la demande de l'expéditeur, à conserver dans ses gares, la Compagnie n'étant tenue, d'ailleurs, d'accepter que le matériel roulant prêt à être expédié.

Un excavateur roulant sur rails non enlevé dans les délais et qui stationnerait 8 jours, aurait acquitté comme frais de stationnement, sous l'empire des anciens arrêtés :

$$8 \times 5^f : \quad 40^f$$

il acquitterait maintenant :

1re période de 24 heures . . .	7f 50	92f 50 (a)
2e — . . .	10	
5 périodes à 15 fr. soit	75	

(a) A majorer de 25 °/₀ et de 10 °/₀ (impôt d'Etat).

110. — Matériel roulant. — Prix de transport.

ARTICLE 31.

Les prix maxima (3) à percevoir pour le transport du matériel roulant en petite vitesse sont fixés comme suit :

---

(1) Voir le texte de cet article page 189.

(2) L'arrêté du 15 janvier 1917 maintint — pour la première période de 24 heures de stationnement — le droit de 5 fr. primitivement fixé ; l'arrêté du 9 avril 1918 portant majoration de 50 °/₀ des frais accessoires, rendit cette majoration applicable aux frais de magasinage ou de stationnement tant en P. V. qu'en G. V. ; que l'arrêté du 15 janvier n'avait pas touchés, il en résulta que le droit de 5 fr. en cause fut porté à 7 fr. 50.

(3) A majorer de 25 °/₀ (loi du 31 mars 1918) et à frapper de l'impôt d'Etat (10 °/₀).

Excavateurs roulant sur rails, pesant 18 tonnes au plus Locomotives pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3f »	Par pièce et par kilomètre.
Excavateurs roulant sur rails, pesant plus de 18 tonnes. Locomotives pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3 75	
Grues roulant sur rails. Tenders pesant de 7 à 10 tonnes.	1 50	
Tenders pesant plus de 10 tonnes	2 25	
Wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0 15	
Wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes.	0 20	
Voitures à voyageurs ou fourgons à bagages, à deux ou plusieurs essieux	0 10	Par essieu et par kilomètre.

111. — Chargement, déchargement et stationnement des wagons dont la manutention est faite par le commerce. — Wagons appartenant à des particuliers (frais de stationnement). (Articles 36, 37 et 38 des Conditions des tarifs généraux P. V.).

ARTICLE 36.

Chargement des wagons. — I. — Le chargement des wagons doit être complètement effectué dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui être parvenu la veille avant onze heures le samedi ou la veille d'un jour férié et avant dix-neuf heures les autres jours et que les wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'a pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté de 24 heures.

Passé les délais ci-dessus, il est perçu un droit de stationnement par wagon, entamé ou non entamé, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard, fixé à :

15 fr. pour la première période de 24 heures (1) ;
20 pour la deuxième période de 24 heures ;
30 pour chaque période de 24 heures en sus.

Toutefois, si le nombre des wagons remis un même jour à l'expéditeur dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, le délai de chargement ne peut commencer à courir, chaque jour, que pour un nombre de wagons égal à ce maximum, et le droit de stationnement n'est perçu que sur la différence entre ce nombre et celui des wagons chargés. L'excédent est supposé remis le lendemain pour le calcul des délais de chargement et des taxes de stationnement, sauf nouveau report si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé.

(1) Majoration de 25 °/₀ et Impôt d'Etat de 10 °/₀ ou 5 °/₀ non compris.

II. — Les wagons vides demandés par un embranché, que celui-ci ne peut recevoir au moment de leur fourniture et qui, pour ce motif, sont arrêtés sur les voies du réseau, payent par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon, des droits de stationnement calculés suivant les taux fixés au deuxième alinéa du présent article, depuis la notification de l'arrêt faite par lettre du réseau à l'embranché jusqu'au moment où lesdits wagons peuvent être utilement conduits à l'entrée de l'embranchement.

Toutefois, si le nombre des wagons vides mis un même jour à la disposition de l'embranché dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, les droits pour stationnement en attente sur les voies du réseau ne sont perçus que sur la différence entre ce maximum et le nombre des wagons vides reçus par l'embranchement. L'excédent est supposé mis à la disposition de l'embranché le lendemain pour le calcul des taxes de stationnement, sauf nouveau report, si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé.

ARTICLE 37.

Déchargement des wagons. — I. — L'Administration est tenue de mettre les wagons à la disposition des destinataires au plus tard le lendemain de l'envoi de la lettre d'avis à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

II. — Les wagons doivent être complètement déchargés dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant onze heures le samedi ou la veille d'un jour férié et avant dix-neuf heures les autres jours. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour le déchargement est augmenté de 24 heures.

Lorsque le nombre des wagons annoncés par des avis du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est tenu d'opérer dans la même journée que le déchargement de dix wagons ; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite simultanément à la demande de l'expéditeur ou du destinataire. Passé les délais ci-dessus, l'Administration peut ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 45 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement par wagon, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard, fixé à :

15 fr. pour la première période de 24 heures (1) ;
20 pour la deuxième période de 24 heures ;
30 pour chaque période de 24 heures en sus.

III. — Les wagons chargés destinés à un embranché, que celui-ci ne peut recevoir au moment de leur mise à disposition et qui, pour ce motif, sont arrêtés sur les voies du réseau, payent, par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon, des droits de stationnement calculés suivant les taux fixés à l'alinéa précédent, depuis la notification de l'arrêt faite par

(1) Voir même renvoi page 160.

lettre du réseau à l'embranché, jusqu'au moment où les dits wagons peuvent être utilement conduits à l'entrée de l'embranchement.

Toutefois, lorsque le nombre des wagons mis, un même jour, à disposition, indépendamment de ceux qui peuvent rester des jours précédents, dépasse la moyenne journalière des wagons chargés passés sur l'embranchement pendant le mois précédent, l'embranché est exonéré, le cas échéant, de la taxe de stationnement de 15 fr. afférente à la première période de vingt-quatre heures, pour l'excédent, sur cette moyenne, du nombre des wagons mis à sa disposition ce jour-là. Cet excédent reste d'ailleurs assujetti, pour la deuxième période de vingt-quatre heures et les suivantes, aux taxes réglementaires de 20 fr. et de 30 fr.

ARTICLE 38.

Wagons appartenant à des particuliers. — Les mêmes règles sont applicables au chargement et au déchargement des wagons appartenant à des particuliers.

Toutefois, les droits de stationnement sont réduits à :

7 fr. 50 pour la première période de 24 heures (1) ;
10 pour la deuxième période de 24 heures ;
15 pour chaque période de 24 heures en sus.

Le principe général qui s'applique au chargement (art. 36) comme au déchargement (art. 37) en gare, par expéditeur et destinataire, est que la *manutention* (chargement ou déchargement) doit être complètement effectuée dans le courant de la journée où le wagon a été mis à la disposition de l'intéressé sous la double condition :

1° Que le wagon ait été mis à sa disposition *dès l'heure réglementaire* d'ouverture de la gare ;

2° Qu'un *avis* ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant 19 heures.

Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est pas remplie, le délai est augmenté de 24 heures.

Pour la supputation des délais de chargement ou de déchargement, un avis de mise à disposition de wagons vides ou d'arrivée de wagons chargés reçu la veille d'un dimanche ou d'un jour férié après 19 heures du soir, ou un dimanche ou jour férié est réputé reçu seulement le premier jour ouvrable suivant.

D'un autre côté, par application des dispositions de l'art. 13 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 (2) le premier jour de perception des droits de stationnement ne peut être un dimanche ou jour férié (3), mais par contre les droits de stationnement, appliqués à partir d'un jour ouvrable, ne sont pas interrompus par les dimanches ou jours fériés.

---

(1) Voir même renvoi page 160.

(2) Voir I, note 129.

(3) Voir I, note 152, la liste des jours fériés avec les lois où décrets les ayant institués.

L'arrêté du 30 avril 1862 fixa tout d'abord à 5 fr. (tant au départ qu'à l'arrivée) le droit de stationnement dû par wagon et par jour ; l'arrêté du 12 janvier 1872 éleva ce droit à 10 fr. ; celui du 30 novembre 1876 maintint le droit de 10 fr. pour les wagons à charger et établit un droit progressif de 5 fr. (pour les trois premiers jours) et de 10 (pour chaque jour en sus), pour tout wagon non déchargé dans les délais ; l'arrêté du 26 avril 1892 rétablit le droit de 10 fr. (tant au départ qu'à l'arrivée) ; celui du 20 décembre 1898 (suspendu peu après le 20 janvier 1899) fixa — tant au départ qu'à l'arrivée — un droit progressif de 10 fr. pour les 2 premières périodes de 24 heures, 12 fr. 50 pour la troisième et 15 fr. pour chaque période en sus. Enfin l'arrêté du 27 octobre 1900 — que modifièrent ceux des 15 janvier 1917 et 9 avril 1918 — établit ce droit comme suit (tant au départ qu'à l'arrivée) :

10 fr. par wagon pour chacune des 3 premières périodes de 24 heures.
12 fr. par wagon pour chaque période de 24 heures en sus.

Les arrêtés des 15 janvier 1917 et 9 avril 1918 fixèrent comme nous l'avons vu au début de cette note, les droits à :

15 fr. pour la 1re période de 24 heures
20 — 2e — —
30 pour chaque période de 24 heures en sus.

Soit une expédition se composant de 5 wagons d'une marchandise taxée au tarif général en 3e série : le destinataire est avisé le vendredi ; l'avis lui parvient le jour même avant 19 heures ; il doit donc effectuer le déchargement le samedi ; s'il ne le fait pas les droits de stationnement seront appliqués à partir du lundi ; n'effectuant cette opération que le mardi de la semaine d'après, il doit donc (la gare destinataire a fait bien entendu l'utile auprès de l'expéditeur en temps voulu pour l'aviser de la souffrance) pour neuf jours de stationnement (du lundi au mardi de l'autre semaine, dimanche compris) :

Sous l'empire des nouveaux arrêtés :

1re période de 24 heures	15 fr. par wagon		
2e — —	20 —		
6 périodes — à 30 fr. l'une	180 —		
AU TOTAL. . . .	215 —		
et pour 5 wagons 215 × 5.	1075 fr.		
Majoration de 25 °/₀ et Impôt d'État (10 °/₀) (1).	403,15 (2)		1478 fr. 15

Alors que par application de l'arrêté du 27 octobre 1900 il n'aurait payé que :

3 périodes à 10 fr.	30 fr. par wagon	
6 — à 12	72 —	
AU TOTAL. . . .	102 —	
et pour 5 wagons 102 × 5.		510

(1) Si la marchandise était taxée au tarif général en 5e ou 6e série, l'impôt (voir I, note 210) ne serait que de 5 °/₀.

(2) $\frac{1075 \times 25}{100} = 268{,}75$. Impôt $\frac{(1075 + 268{,}75)\,10}{100} = 134{,}40$, au total 403 fr. 15.

Un exemple précisera la portée du troisième alinéa de l'art. 36 :

Toutefois, si le nombre des wagons remis un même jour à l'expéditeur dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, le délai de chargement ne peut commencer à courir, chaque jour, que pour un nombre de wagons égal à ce maximum, et le droit de stationnement n'est perçu que sur la différence entre ce nombre et celui des wagons chargés. L'excédent est supposé remis le lendemain pour le calcul des délais de chargement et des taxes de stationnement, sauf nouveau report si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé.

qui a pour but d'exonérer un expéditeur des frais de stationnement dans cas où la Compagnie mettrait à sa disposition, dans une même journée, des wagons qu'il aurait demandés pour des jours différents, et qu'il lui serait impossible de charger tous dans cette journée.

Un expéditeur demande :

9 { 4 wagons pour le lundi.
2 — pour le mardi.
3 — pour le mercredi

La gare lui fournit :

9 { 1 wagon seulement le lundi.
2 — le mardi.
6 — le mercredi.

Il n'est tenu de charger le mercredi que 4 wagons (chiffre maximum demandé le lundi) et dans le cas où il n'arriverait pas à charger les deux derniers wagons dans cette journée du mercredi, il aurait la faculté d'en effectuer le chargement le jeudi sans encourir de pénalité.

En vertu du troisième alinéa de l'art. 37 lorsque les wagons annoncés par avis du même jour sont au nombre de *plus de dix* et n'ont pas été expédiés simultanément à la demande de l'expéditeur ou du destinataire, ce dernier n'est tenu de décharger que dix wagons le premier jour de mise à disposition et a le jour ouvrable suivant pour décharger l'excédent de dix wagons, quelle que soit d'ailleurs l'importance de cet excédent.

On considère que l'expédition complète des wagons a été faite *à la demande de l'expéditeur ou du destinataire* lorsque les déclarations relatives à ces wagons sont datées du même jour, que les wagons aient fait l'objet d'une ou de plusieurs expéditions, qu'ils aient été expédiés d'une ou de plusieurs gares.

S'il s'agissait du déchargement de plus de dix wagons dont l'expédition simultanée n'est pas due à la demande de l'expéditeur ou du destinataire, les droits de stationnement commenceraient à courir à la date indiquée pour les dix premiers wagons et le lendemain pour le surplus.

112. — Primes pour la prompte libération du matériel. La question s'est souvent posée de savoir si, en vue d'accélérer la rotation du matériel, il ne conviendrait pas d'une façon générale d'accorder une

prime aux destinataires qui effectueraient leur déchargement dans un délai plus court que celui qui leur est assigné par le tarif, notamment pendant les périodes de trafic intense.

Ces primes pourraient aussi servir aux négociants pour payer les frais de stationnement qu'à certains moments les commerçants les plus diligents ne peuvent éviter.

La Compagnie d'Orléans a prévu que du 1er septembre au 31 décembre les destinataires qui, disposant de plus d'un jour pour le déchargement des wagons complets dont la manutention leur incombe (1 exception faite des wagons appartenant à des particuliers, effectueront l'enlèvement des marchandises dans un nombre de jours moindre que celui auxquel ils ont droit, bénéficieront de la prime ci-après par journée ainsi gagnée :

2 fr., pour les wagons d'un tonnage nominal inférieur à 20 tonnes,

3 fr., pour les wagons d'un tonnage nominal égal ou supérieur à 20 tonnes,

étant entendu qu'un gain de temps inférieur à une journée ne donne droit à aucune prime.

Le chemin de fer de Petite Ceinture a lui aussi fixé une prime de 0,30 par tonne avec minimum de 2 fr. par wagon pour tout chargement ou déchargement effectué dans les six heures. Cette prime qui n'est accordée que dans certaines gares dénommées : Belleville-Villette, Charonne, Paris-Gobelins, La Glacière-Gentilly et Grenelle, et pendant la période du 15 septembre au 15 février, doit, à moins de prorogation, expirer le 15 février 1919 ; elle n'est pas passible de la majoration de 25 % prévue par la loi du 31 mars 1918, ni de l'impôt d'Etat (loi du 29 juin 1918).

L'Etat (ancien réseau et réseau racheté de l'Ouest) avait prévu également pendant les deux périodes du 15 septembre au 1er décembre 1915 et du 1er février au 31 mars 1916 une disposition — qui n'est entrée en vigueur que le 1er novembre 1915 à la suite de la décision ministérielle du 18 octobre 1915 — en vertu de laquelle une prime de 0 fr. 30 par tonne de marchandise avec minimum de 2 fr. par wagon serait accordée aux destinataires agissant comme ceux visés par la réglementation de l'Orléans.

Cette disposition n'a pas été renouvelée, les résultats n'ayant peut-être pas répondu aux espérances, à moins — hypothèse contraire — que les primes allouées de ce chef n'aient paru trop élevées eu égard aux bénéfices que l'Etat pouvait retirer de la plus prompte libération de son matériel.

Si la mesure était néanmoins généralisée, ce système des primes atténuerait dans une certaine proportion l'aggravation des frais de stationnement résultant de la mise en application de l'arrêté du 15 janvier 1917.

113. — Transports en wagons spéciaux appartenant à des particuliers. — (Frais de stationnement). — Ce qu'on

(1) Notamment lorsque l'avis d'arrivée est parvenu la veille après 19 heures ou lorsque le nombre de wagons reçus dépasse 10.

doit entendre par frais de chômage et par frais de stationnement. En 1864, le Ministre des Travaux Publics par circulaire du 1er février recommandait à l'attention des Compagnies l'avis de la Commission, instituée à cet effet, relatif à la fourniture de wagons par les expéditeurs, le Ministre étant convaincu qu'il y aurait avantage, pour les Compagnies et pour le public, à entrer dans cette voie où l'on trouverait peut-être ainsi la meilleure solution des questions que soulève, à certaines époques presque périodiques, l'insuffisance momentanée des moyens de transport des Compagnies.

Le mode de transport en wagons spéciaux appartenant à des particuliers a pris depuis quelques années une réelle importance ; ce sont principalement les liquides : vins, alcools, notamment, qui sont transportés dans des wagons spéciaux qui portent dans ce cas le nom de wagons-réservoirs. Par wagons-réservoirs, il faut entendre des wagons comportant des récipients non amovibles dont le remplissage et la vidange sont par suite effectués tant en gare que sur embranchement particulier sans déplacement des récipients.

La capacité des wagons-réservoirs à vin (il existe en France plus de 8000 wagons-réservoirs immatriculés sur les diverses Compagnies de chemins de fer) oscille entre 140 et 160 hectolitres ; les constructeurs de ces wagons tendent à adopter de plus en plus la capacité de 160 hectolitres qui correspond à 16 tonnes de vin.

En ce qui concerne la taxe de transport, il y a avantage pour le commerce — dans les conditions normales, en excluant les variations de la spéculation — à employer pour l'acheminement des vins, de basse valeur bien entendu, des wagons réservoirs.

Soit en effet une expédition P. V. de 25 demi-muids de vin 18.000 kg. (dont 3000 kg. pour les fûts 25 × 120 kg. poids moyen d'un demi-muid et 15.000 kg. pour le vin) de Cette à Bercy (780 kilom.) et pour le même parcours une expédition de 150 hectolitres de vin en wagon-réservoir :

1° EN FUTS :

a) Frais de transport de Cette à Bercy. *Tarif spécial P. V.* n° 6, § VI, de toute gare à Bercy : 27,50 + 1,50 de frais accessoires = 28,80 par tonne.

Soit pour 18.000 kg.	518f40	518f55	648f20
Enregistrement	0 15		
Majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918)	129 65		
Impôt d'Etat (10 %) (loi du 29 juin 1918)			64 80
Timbre du récépissé			0 25

b) Frais de transport des fûts vides en retour de Bercy à Cette :

Tarif spécial P. V. n° 26, 5f10 par fût × 25.	127f50	127f65	159 55
Enregistrement	0 15		
Majoration de 25 %	31 90		
Impôt d'Etat (10 %)			15 95
Timbre du récépissé			0 25
AU TOTAL			889 00

2° EN WAGON-RÉSERVOIR :

a) Transport du plein 15.000 kg.

Tarif spécial P. V. n° 6, § VI, 27,30 + 0,60 frais de gare au départ et à l'arrivée :

27f90 par tonne × 15t.	418f50	418f65	
Enregistrement.	0 15		
Majoration de 25 °/₀		104 65	575f65
Impôt d'Etat (10 °/₀) $\frac{523,30 \times 10}{100}$ = ...		52 35	
A déduire redevance de 0f02 par kil. × 780k.			15 60
Soit.			560f05
Timbre du récépissé.			0 25
TOTAL.			560 30

b) Retour du réservoir vide. *Tarif spécial P. V.* 29 :

Jusqu'à 200k 0f10 par wagon et par km. soit.	20f »		
de 201 à 300 0 06 — —	6 »		
de 301 à 400 0 05 — —	5 »		
de 401 à 780 0 02 — —	7 60		
Soit par wagon.	38f60	38 75	
Enregistrement.	0 15		
Majoration de 25 °/₀		9 70	53f30
Impôt d'Etat (10 °/₀) $\frac{48,45 \times 10}{100}$ = ...		4 85	
A déduire redevance de 0,02 par km. × 780k.			15 60
Soit.			37 70
Timbre du récépissé.			0 25
TOTAL.			37f95

Au total pour le transport à charge et à vide en wagon réservoir : 560,30 + 37,95 . . . . . 598f25

Soit pour un hectolitre :

a) En fûts . . . $\frac{889f00}{150}$ = 5f926

b) En réservoir . $\frac{598,25}{150}$ = 3 988

Avantage 32 °/₀ en faveur du transport en réservoir.

Nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte :

a) Pour le transport en fûts :

La location des fûts, le camionnage au départ et à l'arrivée des fûts pleins et vides.

b) Pour le transport en réservoir :

La location des réservoirs, le camionnage des fûts pleins de la cave de l'expéditeur à la gare de départ pour remplissage du réservoir, les frais de dépotage à l'arrivée dans les fûts vides amenés de la cave du destinataire à la gare, etc.

Les divers frais résultant de ces opérations, variables suivant les circonstances et les conditions du marché, auraient certainement une in-

fluence sur le pourcentage de 32 °/₀ chiffré plus haut, lequel ne vise, l'avons-nous dit, que le transport par fer proprement dit.

Les marchandises autres que les liquides, et même les animaux de taille moyenne : agneaux, brebis, chèvres, moutons, porcs, sont transportés dans des wagons spécialement aménagés pour la nature du transport auquel ils sont destinés.

Les uns et les autres (wagons réservoirs et wagons spéciaux) bénéficient sur la taxe de transport (sur la plupart des Compagnies), tant à charge qu'à vide d'une redevance de 0 fr. 02 par wagon et par kilomètre (1) ; cette redevance est la conséquence de la non utilisation du matériel des Compagnies, elle est destinée à compenser le bénéfice que retire le chemin de fer de l'usage de wagons ne lui appartenant pas et pour cette raison, elle n'est accordée que pour les wagons immatriculés sur les réseaux français.

D'un autre côté, les frais de stationnement à appliquer, le cas échéant, aux wagons appartenant à des particuliers dont le chargement ou le déchargement n'est pas effectué dans les délais réglementaires — ces frais ont été pour la première fois édictés par l'arrêté du 31 octobre 1900 qui les fixait à 5 fr. par wagon et par jour pour les trois premières périodes de 24 heures et à 6 fr. par wagon et par jour pour chaque période de 24 heures en sus — sont de moitié inférieurs à ceux prévus dans l'objet pour le stationnement tant au départ qu'à l'arrivée des wagons des Compagnies de chemins de fer.

Fixés primitivement, comme nous le disons plus haut, à 5 et 6 fr., les frais de stationnement pour les wagons spéciaux ont été, par arrêtés des 15 janvier 1917 et 9 avril 1918, élevés à :

7 fr. 50 pour la première période de 24 heures.
10 pour la deuxième période de 24 heures.
15 pour chaque période de 24 heures en sus. (2)

(Au lieu de 15 fr., 20 fr. et 30 fr. — mêmes arrêtés — pour des wagons des Compagnies).

Il ne faut pas confondre les frais de stationnement avec les frais de séjour ou de chômage (0 fr. 25 par véhicule et par jour) (1) prévus à l'art. 14 du tarif — commun à toutes les Compagnies — spécial P. V. 1.29.

On entend par wagons vides en chômage, passibles de la taxe, notamment :

a) Ceux qui séjournent à une gare pour réparations pouvant être faites sur place par les intéressés et qui ne sont pas imputables aux transporteurs — dans le cas contraire la taxe logiquement ne serait pas perçue ;

---

(1) Cette redevance ne constituant ni une taxe de transport, ni des frais accessoires, n'est pas passible de la majoration de 25 °/₀ prévue par la loi du 31 mars 1918 (voir I, note 209), ni de l'impôt d'Etat (10 °/₀ ou 5 °/₀), loi du 29 juin 1918 (voir I, note 210) ; quant au chômage, c'est un stationnement d'une nature spéciale non visé dans l'arrêté des frais accessoires et par suite les taxes perçues à ce titre doivent être majorées de 25 °/₀ et de l'impôt d'Etat

(2) Majoration 25 °/₀ et Impôt d'Etat non compris.

b) Ceux pour lesquels les ayants-droit déclarent les mettre en chômage en attendant des instructions pour le remplissage par exemple,

Étant entendu que, dans l'un comme dans l'autre cas, la gare a la faculté (art. 14 du tarif 129) de diriger les wagons sur telle gare à sa convenance au lieu de les garder.

Un wagon est en stationnement (et est passible des droits de 7 fr. 50, 10 fr. et 15 fr.) quand arrivé plein il a été mis en place pour le déchargement par le destinataire ou que, arrivé vide et non déclaré en chômage, il est tenu à la disposition de qui de droit pour le chargement.

ARTICLE 39.

Distances (1). — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite comme pour 6 kilomètres entiers.

ARTICLE 40.

Fractions de poids. — Le poids de la tonne est de 1.000 kg.

Les fractions de poids ne sont comptées que par centièmes de tonne ou 10 kg. ; ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kg. paie comme 10 kg., entre 10 et 20 kg. comme 20 kg., etc.

114. — Calcul des taxes. L'art. 41 est ainsi conçu :

Les prix des barêmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes et aux 5 centimes inférieurs lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition ne comprenant que des marchandises taxées au même prix unitaire.

Si l'expédition comprend des marchandises taxées à des prix unitaires différents, l'arrondissement est fait séparément pour chacune des taxes résultant de l'application de chacun de ces prix unitaires.

Soit une expédition se composant de 4 colis pesant respectivement 103/110 kg., 71/80 kg., 68/70 kg. et 83/90 kg., taxés à des prix unitaires différents : 22 fr. 65, 31 fr. 85, 28 fr. 75, 42 fr. 35 par tonne (frais accessoires compris), on devra calculer ainsi la taxe totale :

$$\left.\begin{array}{lll}\dfrac{110 \times 22,65}{1000} = 2^{f}4915 & \text{soit} & 2^{f}50 \\ \dfrac{80 \times 31,85}{1000} = 2\ 5480 & — & 2\ 55 \\ \dfrac{70 \times 28,75}{1000} = 2\ 0125 & — & 2\ 00 \\ \dfrac{90 \times 42,35}{1000} = 3\ 8115 & — & 3\ 80\end{array}\right\}\ 10^{f}85\ (2)$$

(1) Voir I, note 154, ce qu'on entend par distances réelles et distances à compter.

(2) Non compris la majoration de 25 °/. et l'impôt d'Etat.

Si les 4 colis étaient taxés au même prix unitaire moyen de 31 fr. 40 par tonne, par exemple, la taxe totale s'obtiendrait

ainsi : $103 + 71 + 68 + 83 = \frac{325/330 \times 31^f 40}{1000} = 10^f 35$ (1)

et non $\frac{(110 + 80 + 70 + 90)\ 31^f 40}{1000} = 11^f 00$ (1)

ARTICLE 42.

Matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux (2). — La Compagnie n'accepte le transport des matières inflammables ou explosibles telles que : poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther, etc., et des animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales qu'avec les mesures de précautions prescrites ou à prescrire par l'autorité compétente.

115. — Marchandises en vrac. L'article 43 des conditions des tarifs généraux P. V. édicte ce qui suit au sujet du conditionnement des marchandises :

— La Compagnie n'est pas tenue d'accepter *non emballées* les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées, *en vrac*, que par wagon complet d'au moins 4.000 kg., à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet (3).

L'expression en *vrac* s'applique-t-elle uniquement à des marchandises non emballées ou peut-elle, dans certains cas, s'appliquer à des marchandises remises emballées ?

Il est de pratique constante de traiter comme marchandises en vrac, des marchandises emballées en colis d'un faible volume remises en lot et en quelque sorte pêle-mêle, sans indication de nombre de colis, sans marques ni numéros — sauf la marque du fabricant — notamment du sucre en boîtes de carton de 1 kilog., du plomb de chasse ou à plomber en sacs de petite dimension, des clous, des pointes, etc... en cartouches de papier fort, etc..., à la condition que l'envoi atteigne au moins 4.000 kg. (on paye pour ce poids).

116. — Marchandises susceptibles de se confondre. Pour l'application des dispositions de l'art. 43 faut-il faire une distinction entre la remise :

---

(1) Non compris la majoration de 25 °/₀ et l'Impôt d'Etat.
(2) Voir I, notes 84 et 85.
(3) Voir supplément : *Conditionnement des marchandises.*

a) D'objets non emballés (pièces de machines, tuyaux, etc.), mais facilement identifiables bien que non munis de marques ou de numéros, leur chargement en wagon étant subordonné à la prise à la main colis par colis ;

b) D'un chargement effectué pêle-mêle, sans souci du rangement dans le wagon, ce qui est le cas pour les marchandises spécialement visées au dit article (houille, pommes de terre, soufre, etc.) lesquelles ne peuvent être prises et chargées en masse qu'au moyen d'un instrument ?

En s'en tenant strictement aux termes mêmes de l'art. 43, il faut entendre par marchandise en vrac outre celles qui sont nommément désignées à cet article, toutes autres marchandises qui remises non emballées ne permettent pas en cas de chargement par wagon complet de faire le comptage de l'extérieur du wagon (par exemple les planches, les barres et tuyaux métalliques, etc...) et qui remises par charges incomplètes, sans marques ou numéros distincts, sont par suite susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature.

Les envois par charges incomplètes doivent être, en conséquence, taxés sur un poids minimum de 4 000 kg., condition imposée au 3e alinéa de l'art. 43, si toutefois l'expéditeur y consent, étant entendu qu'en cas de refus de sa part, il aurait à emballer la marchandise ou à munir les objets — si la chose est possible — de marque ou numéros distincts pour en permettre l'identification.

117. — Manutention des marchandises en vrac taxées au tarif général. Le chargement et le déchargement des marchandises tombant sous le coup de l'art 43 et expédiées par conséquent par wagon d'au moins 4000 kg. doivent-ils être faits par le commerce ou par la Compagnie ?

Aucune disposition ne stipulant que la manutention des marchandises susceptibles de se confondre, transportées en vrac par wagon de 4000 kg. et taxées au tarif général (1), doive être effectuée par le commerce et

---

(1) Quand une marchandise en vrac est expédiée aux prix et conditions d'un taux spécial P. V., toutes les compagnies ont prévu — dans le tarif homologué — que la manutention doit-être faite par le commerce ; il n'est bien entendu perçu, le cas échéant, que les droits de gare (Voir art. 14 des conditions des tarifs généraux I. note 9).

Lorsque le tarif spécial ne fixe pas le poids minimum à charger par wagon mais dit simplement que la taxe est calculée par wagon complet ou payant pour un wagon complet :

on doit entendre par wagon complet (a) à l'égard du minimum de poids par wagon devant servir de base au calcul du prix de transport, le poids que peut porter le wagon chargé à sa limite de charge ou de capacité.

(a) Il ne faut pas confondre « wagon complet » terme employé dans le langage ferroviaire pour désigner le mode de chargement d'un wagon par opposition avec wagon de groupage et wagon collecteur :

Wagon de groupage. — On appelle wagon de groupage un wagon contenant des colis pour plusieurs gares situées au-delà de celle sur laquelle il est dirigé ou à la fois pour cette gare même et les gares situées au delà.

Wagon complet. — Lorsqu'une gare peut charger dans un même wagon suffisamment de colis de détail à destination définitive d'une même gare pour que le wagon soit réputé complet, elle l'expédie directement sur la gare destinataire.

Wagon collecteur. — On appelle wagon collecteur un wagon destiné à recevoir sur tout ou partie de son parcours des colis de détail pour une ou plusieurs destinations.

bien que l'usage se soit établi de laisser les expéditeurs et les destinataires procéder aux opérations de chargement et de déchargement (et dans ce cas il n'est perçu que les droits de gare au départ et à l'arrivée), légalement la manutention doit être faite par la Compagnie.

Pour aplanir les difficultés qui se sont produites de ce chef, il serait utile que ledit art. 43 fût complété comme suit :

Le chargement et le déchargement des marchandises en vrac doivent être effectués par l'expéditeur et par le destinataire.

Ce serait la consécration d'un état de choses existant en fait (1).

Par arrêté interministériel du 19/12 1916, il a été décidé qu'à partir du 1/1 1917, les transports commerciaux seront, *en raison de l'état de guerre*, soumis à des conditions plus restrictives et que notamment, qu'il s'agisse de transports taxés au tarif général ou au tarif spécial, la manutention des marchandises expédiées ou vrac ainsi que le chargement et le déchargement des animaux devront être effectués par le public.

118. — Déclaration d'expédition. L'article 44 des conditions des tarifs généraux P. V. édicte que :

Toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

2° Le nom et l'adresse du destinataire ;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses. Lorsqu'il s'agit de marchandises dont le chargement est fait par l'expéditeur, celui-ci doit indiquer, en outre, les lettres de série, le numéro et les marques de propriété des wagons inscrits sur ces wagons dans un encadrement spécial (2) ;

4° La mention à *domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra ou non être camionnée ; en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée *en gare* ;

5° La mention *en port dû* ou *en port payé* ;

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement et le tarif à appliquer au retour des fonds ;

7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire ;

8° La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé, conformément à l'article 50 des conditions d'application et moyennant, s'il y a lieu, le paiement de la taxe fixée par l'article 17 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes, à la douane ou

---

(1) Voir supplément : *marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises.*

(2) Dans le but d'éviter les échanges et les erreurs de direction qui peuvent se produire parfois du fait de l'absence des n°s et marques des wagons sur la déclaration lorsqu'un expéditeur charge en même temps plusieurs wagons d'une même marchandise pour des destinataires différents ou lorsque divers expéditeurs effectuent simultanément le chargement d'une même marchandise.

à l'octroi, l'expéditeur fournira à la Compagnie telles pièces et tels renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les 24 heures peut être refusée, et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais.

La déclaration par l'expéditeur constitue la première partie « en quelque sorte le point de départ du contrat qu'il passe avec la Compagnie ». C'est à l'aide de la déclaration que s'établit la preuve du contrat de transport tant contre le « voiturier » en cas de perte totale ou partielle, d'avaries, comme en cas de retard, que contre l'expéditeur ou le destinataire qui prétendraient rendre les transporteurs responsables d'objets qu'ils ne leur ont pas confiés, ou d'une quantité supérieure à celle remise par eux.

Les conditions de transport peuvent varier suivant la valeur des marchandises, leur quantité, les distances à parcourir, les délais à observer, etc. Pour que la Compagnie puisse, en connaissance de cause, fixer les tarifs applicables, il faut qu'elle « sache exactement à quoi elle s'oblige » ; les renseignements à cet égard ne peuvent lui être fournis utilement que par l'expéditeur.

L'article 102 (1) du Code de Commerce énumère les indications qui doivent figurer dans la « lettre de voiture » (autrement dit la déclaration d'expédition — voir I, note 124, ce qu'on entend maintenant par lettre de voiture) — et c'est ce texte de l'art. 102 que les Compagnies ont reproduit à peu près en entier dans l'art. 44 des conditions communes d'application des tarifs généraux P. V. (2).

Toute déclaration doit être datée et signée ; il importe en effet que la date à laquelle une marchandise a été confiée à une Compagnie soit relatée sur le contrat de transport ; cette constatation est nécessaire pour l'indication du point de départ des délais de transport qui sont impartis aux Compagnies par les arrêtés ministériels et les tarifs homologués. (Lorsqu'il s'agit d'un transport en grande vitesse, l'expéditeur doit indiquer non seulement le jour, mais encore l'heure de la remise.)

Indépendamment de la déclaration d'expédition que tout expéditeur doit remettre à la gare de départ, celui-ci doit, le cas échéant, joindre à ce document :

---

(1) *Art. 102 du Code de Commerce.* — La lettre de voiture (a) doit être datée. Elle doit exprimer : la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter, le délai dans lequel le transport doit être effectué. Elle indique : le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère s'il y en a un, le nom de celui à qui la marchandise est adressée, le nom et le domicile du voiturier. Elle énonce : le prix de la voiture (du transport), l'indemnité pour cause de retard. Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire. Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. La lettre de voiture est copiée par le commisionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

(a) La lettre de voiture (*art. 101 du Code de Commerce*) forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

(2) Et dans l'art. 48 des conditions communes des tarifs généraux G. V. (note 180).

a) Des pièces de régie pour les transports soumis au régime des contributions indirectes ;

b) Des pièces de douane (déclarations de douane) pour les transports à destination de l'étranger, de la Corse, de l'Algérie, de la Tunisie, des colonies Françaises, du pays de Gex et de la zone franche de la Haute-Savoie (voir IV, note 293).

Les marchandises soumises au régime des contributions indirectes sont les suivantes :

1° Vins, lie de vin liquide, cidres, poirés et hydromels, spiritueux (trois-six, eaux-de-vie, absinthe et similaires, bitters, amers et similaires, fruits à l'eau-de-vie, liqueurs), vermouths et vins de liqueur, vernis, eaux de senteur, éther, chloroforme et toutes préparations à base alcoolique (à l'exception des médicaments), acides acétiques liquides ou cristallisés, vinaigres alimentaires, vinaigres de toilette, vinaigres ou acides acétiques à l'état de conserve ou de moutarde ;

2° Eaux minérales naturelles ou artificielles ;

3° Raisins frais de vendange, circulant hors de l'arrondissement de récolte et des cantons limitrophes (1), quelle que soit la quantité transportée ;

4° Raisins secs ;

5° Marcs de raisins, lies sèches et levures alcooliques ;

6° Bougies et cierges en vrac, c'est-à-dire non emballés dans des boîtes ou paquets revêtus de la vignette de la régie attestant l'acquittement des droits, acide stéarique en masses, blocs, plaques ou tablettes, allumettes chimiques à destination ou en provenance de l'Étranger ;

7° Bois d'allumettes blanches ou soufrées ayant au moins 10 centimètres de longueur ; mèches filées en cire ou stéarine ayant un diamètre inférieur à 3 millimètres et coupées à des longueurs comprises entre 20 et 50 millimètres ; boîtes vides et cartonnages destinés à contenir des allumettes ;

8° Tabacs et cigares revêtus ou non des étiquettes de la régie ;

9° Saccharine et autres substances édulcorantes artificielles ;

10° Appareils ou portions d'appareils propres à la distillation en vue de la fabrication ou du repassage d'eau-de-vie ou d'esprits (à l'exception des alambics des loueurs ambulants) ;

11° Sucres ou glucoses expédiés, par quantités de 25 kg. au moins, à une personne n'en faisant pas le commerce ou n'exerçant pas une industrie qui en comporte l'emploi.

Pour toutes ces sortes de marchandises, les expéditeurs sont tenus, répetons-le, de remettre — en même temps que leur déclaration d'expédition — des pièces de régie (acquits-à-caution, congés, passavants, laissez-passer, etc.) parfaitement en règle. En outre, en ce qui concerne la sac-

(1) Les raisins frais de vendange circulant à l'intérieur de l'arrondissement de récolte ou des cantons limitrophes ne sont soumis au régime des contributions indirectes que par quantités supérieures à 10 hectolitres.

charine ou toute autre substance édulcorante artificielle, les colis (caisses, boîtes ou flacons), doivent être revêtus du plomb de la régie qui doit être représenté intact en cours de route et à l'arrivée.

119. — Fausses déclarations. Aux termes de l'article 44 (1) des conditions d'application des tarifs généraux P. V., toute expédition de marchandise doit être accompagnée, nous l'avons vu, d'une déclaration datée et signée indiquant notamment le *poids* et la *nature* des colis à expédier.

Nous ne reviendrons pas sur la question du pesage qui a fait l'objet des notes 92 et 93.

En ce qui concerne la nature, les Compagnies ne sont pas tenues de faire la vérification des objets à la remise, l'art. 45 (P. V.) (2) en spécifiant que :

La Compagnie peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis pour vérifier l'exactitude des déclarations, en ce qui concerne la nature de la marchandise (on ne parle pas du poids).

et que :

procès-verbal est dressé de cette opération,

donne un droit aux Compagnies, mais ne leur impose pas l'obligation de contrôler d'une façon générale les assertions des expéditeurs.

« En principe, la nature et le poids de toutes les expéditions présentées au chemin de fer devraient être vérifiés par les agents taxateurs, mais en fait il est impossible d'ouvrir et de peser tous les colis surtout dans les moments de grande affluence ; en sorte qu'un certain nombre de marchandises sont enregistrées sur la déclaration de l'expéditeur sans vérification. Certains négociants en présentant systématiquement leurs envois aux heures les plus chargées, à l'approche de la fermeture des gares par exemple, peuvent échapper au contrôle et déclarer des poids très inférieurs aux poids réellement expédiés, ou donner à leurs produits des qualifications qui les fassent bénéficier de tarifs, inférieurs à ceux auxquels ils ont droit. Non seulement ces négociants fraudent envers la Compagnie et le Trésor, son garant, mais encore ils s'assurent par rapport à leurs concurrents plus scrupuleux, un avantage qui fausse les conditions de la concurrence (3). »

Dans quelques cas seulement, les Tribunaux ont pu trouver, dans les faits constatés, les éléments constitutifs du délit d'escroquerie ; dans d'autres plus nombreux, la fausse déclaration a été envisagée comme présentant les caractères d'une infraction aux règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer donnant lieu à l'application des peines pré-

(1) Et 48 (G. V.), (note 180).
(2) Et 49 (G. V.), (note 180).
(3) Projet de loi déposé à la Chambre des Députés le 26 avril 1894 par M. Jonnart alors Ministre des Travaux Publics.

vues par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 (1) (voir I, note 22). Mais si beaucoup de Tribunaux ont admis cette doctrine, d'autres l'ont écartée ; ils ont contesté que l'art. 21 de cette loi fût applicable et ont considéré la fausse déclaration comme une infraction dépourvue de sanction pénale.

En ce qui concerne les fausses déclarations de poids les Tribunaux ont admis qu'elles ne constituaient pas une contravention, à cause de l'obligation qu'ont les Compagnies — suivant certaine jurisprudence — de peser les colis pour l'établissement de la taxe.

Il résulte de ce qui précède qu'en l'absence d'une sanction pénale nettement déterminée, les fausses déclarations, lorsqu'elles n'ont pas un caractère vraiment frauduleux, ne donnent souvent pas lieu de la part des Compagnies à des poursuites, soit que la bonne foi du délinquant ne soit pas contestable, soit que la vérification ayant été faite à l'arrivée, le destinataire prétende n'assumer aucune responsabilité imputable à l'expéditeur. Aussi, dans bien des cas, l'affaire se termine-t-elle par le simple payement de la taxe de transport insuffisamment perçue ou à percevoir, alors que toute déclaration inexacte devrait, en droit, entraîner une pénalité comme le prescrivent quant au poids ou à la nature :

a) Les instructions douanières (voir IV, note 283); il est rarement passé outre et presque toujours une affaire contentieuse non contestable entraîne une amende ;

b) La Convention internationale de Berne (voir II, note 218), laquelle fixe une pénalité proportionnée à l'insuffisance de taxe et ce, bien entendu, sans préjudice du payement de la taxe insuffisamment perçue ou à percevoir.

Pour arriver à ce résultat il suffirait que l'art. 45 (et l'art. 48, G. V.) modifié en conséquence prévit qu'une pénalité, dont le quantum serait à déterminer, serait appliquée en cas de fausses déclarations, des poursuites correctionnelles pouvant être intentées en cas :

a) de récidive dans l'année.

b) de déclarations ayant un caractère nettement frauduleux (2).

120. — Port dû. — Port payé. L'article 46 des conditions des tarifs généraux P. V. expose comment peuvent être effectuées les expéditions :

— Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ; néanmoins, les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

---

(1) *Art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.* — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 fr. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

(2) Voir supplément : *Fraudes commises par des usagers du chemin de fer.*

Une expédition est faite en *port dû* lorsque les frais de transport et autres sont à la charge du destinataire, lorsqu'au contraire ces frais sont à la charge de l'expéditeur, l'expédition est faite en *port payé* et il n'est donné cours à l'envoi que lorsque ces frais ont été acquittés.

121. — Débours. Les Compagnies ont donné dans la pratique à l'art. 47 des conditions des tarifs généraux P. V. une portée plus grande que celle que vise cet article qui dit que :

— L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée, n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de chemin de fer sur une autre.

Elles ont en effet autorisé leurs gares à faire l'avance de sommes comme débours sur les envois en port dû. Ces débours qui sont limités aux frais faits soit à titre de transport antérieur, soit à titre de droits de douane, de régie, soit à titre d'emballage, de camionnage, etc...., sont payés par la gare de départ soit à l'expéditeur réel, soit au transitaire ou au commissionnaire suivant le cas, en un mot à celui qui lui remet la marchandise : la somme avancée suit en débours et est encaissée du destinataire en même temps que les frais de transport.

En principe, les Compagnies n'avancent pas de débours pour les envois en port payé, s'il en était ainsi une expédition serait faite à la fois en port payé pour les frais de transport et en port dû pour le débours qui, payé à l'expéditeur, serait à encaisser du destinataire ; or, en plus des complications que cette manière de faire serait susceptible d'entraîner, une telle opération serait en contradiction avec l'art. 46 des conditions des tarifs généraux P. V. qui dit, ainsi que nous l'avons vu, que les expéditions sont effectuées à la volonté de l'expéditeur en port dû ou en port payé.

Il faut distinguer entre les débours peu élevés payés par les gares aux ayants-droit et les débours relativement importants qui peuvent grever certains envois :

a) Un expéditeur A remet une caisse à une gare pour être expédiée à B ; A a dû payer à un professionnel une somme de 10 fr. pour emballage de l'objet expédié ; il fait suivre cette somme en débours et la gare payera à A la somme en question qui sera encaissée de B en même temps que les frais de transport.

b) Un camionneur A′ amène d'un village voisin à une gare une malle d'effets pour être expédiée à B′, il réclame à la gare une somme de 3 fr. représentant les frais de camionnage ; la gare les lui paye et les fera suivre en débours pour être encaissés de B′.

c) Un transitaire de Marseille expédie à une maison de denrées coloniales de la place de Paris 10 caisses de thé de provenance chinoise ; ses frais de commission, le fret et les droits de douane s'élèvent à 3000 fr. ; la gare en présence d'un débours aussi élevé peut se refuser à le payer et peut exiger au contraire que cette somme suive comme remboursement

(voir I, note 123). Si la solvabilité du transitaire n'est pas contestable, la gare de Marseille peut accepter le débours qu'elle paye immédiatement, mais rien ne l'y oblige aux termes mêmes de l'art. 47.

d) Enfin, il est un autre genre de débours qui ne rentre pas dans un des cas *a*, *b*, *c*, cités plus haut :

Une gare frontière reçoit d'un chemin étranger (sauf accords spéciaux l'art. 47 ne vise que les chemins français) un envoi qui motive une réfection d'écritures ; le transport primitif, au point de vue comptable, suit en débours, mais en fait il n'y a pas de somme versée au chemin cédant, il ne s'agit que d'un jeu d'écritures comptables ; la gare destinataire définitive encaissera du destinataire :

1° Les frais de transport et autres relatifs au parcours étranger, frais qui suivent en débours ;

2° Les frais de transport afférents au parcours français.

122. — Versement d'une provision pour débours payés à l'expéditeur. Réglementation étrangère. Certaines Compagnies se sont demandées si, par analogie avec ce qui se passe à l'étranger au sujet des débours [autres que ceux visés en *d* de la note ci-dessus], elles ne pourraient pas percevoir soit de l'expéditeur, soit du destinataire, une taxe (à déterminer) proportionnée au débours payé, pour les sommes que leurs gares payent aux expéditeurs, commissionnaires, transitaires, etc., dans les cas étudiés en *a*, *b* et *c*, et ce en rémunération des mesures comptables que motive le paiement de ces débours (1).

Avant la guerre, il était en effet perçu une provision de :

En *Suisse*, 1/2 °/₀ avec minimum de 0 fr. 10 pour les débours de moins de 10 fr. et de 0 fr. 15 pour ceux de 10 fr. et plus ;

En *Italie*, 0 fr. 10 par fraction indivisible de 10 lires (10 fr) avec minimum de 0 fr. 15 ;

En *Belgique*, 0 fr. 20 pour chaque débours ne dépassant pas 20 fr.
0 fr. 25 par fraction indivisible de 100 fr. pour les débours dépassant 20 fr.

En *Russie*, 1 °/₀.

En *Allemagne*, 1 °/₀ pour les débours jusqu'à 125 fr.
1/2 °/₀ pour le surplus de 125 fr. par fraction indivisible de 1 fr.
avec minimum de perception de 0 fr. 125.

En *Autriche-Hongrie*, 2 °/₀ pour les débours quel que soit leur montant.

Pour un débours de 225 fr. par exemple, la provision à encaisser aurait été avant la guerre de :

Suisse	0 fr. 50 par 100 fr., soit pour 225 fr.	1 fr. 15
Italie	0 fr. 10 par fraction indivisible de 10 livres soit pour 225/230 livres ou fr.	2 fr. 30

(1) Voir supplément : *Débours*.
Les grands réseaux proposent une provision de 0 fr. 25 par fraction indivisible de 100 fr., soit pour l'exemple ci-dessus (225 fr.) une somme de 0 fr. 75.

Belgique	0 fr. 25 par fraction indivisible de 100 fr., soit pour 225,300 fr.	0 fr. 75
Russie	1 00 par 100 fr., soit pour 225	2 fr. 25
Allemagne	1 °/₀ pour 125 fr., soit . . . . 1 fr. 25 0 50 °/₀ pour 100 fr., soit . . . 0 fr. 50	1 fr. 75
Autriche	2 °/₀ soit pour 225 fr.	4 fr. 50

123. — Remboursements. — L'article 48 des conditions des tarifs généraux P. V. précise que :

— Les sommes qui suivent les expéditions, à titre de remboursement, sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général ou aux tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances.

Un remboursement représente presque toujours la valeur même de la marchandise ou partie de cette valeur : c'est une somme que l'expéditeur fait suivre, qui doit être encaissée, à l'arrivée, du destinataire et qui est payée ensuite à l'expéditeur. Un remboursement — le montant n'en est pas limité — peut aussi bien grever une expédition en port dû qu'une en port payé.

Les Compagnies, en faisant l'encaissement du remboursement, remplissent en quelque sorte le rôle d'un banquier ; un expéditeur qui emploie ce moyen effectue une vente au comptant à distance.

En remettant sa déclaration d'expédition, l'expéditeur doit indiquer, en toutes lettres, à l'endroit utile, le montant du remboursement qu'il désire faire suivre et si les frais de retour (la somme encaissée est taxée au retour comme valeurs, art. 16 des conditions des tarifs généraux G. V. voir I, note 170) doivent être à la charge du destinataire — dans quel cas ces frais sont encaissés en même temps que le montant du remboursement, ou à sa charge à lui expéditeur — dans quel cas les frais sont déduits de la somme à payer à l'expéditeur à titre de remboursement.

La gare de départ A établit, au moment de l'expédition grevée d'un remboursement, une formule spéciale dite « avis d'encaissement » ; cette formule est la pièce à l'aide de laquelle la gare d'arrivée B fait savoir à la gare expéditrice A en lui retournant cet avis annexé aux écritures de l'expédition au titre « valeurs », relative à la somme encaissée, que le remboursement peut être payé à l'expéditeur. En outre, c'est sur cette pièce que lors du payement par la gare d'émission A du remboursement, la dite gare A se fait donner décharge de la somme payée à l'expéditeur.

Depuis le début de la guerre, le montant des remboursements que les gares ont eu à payer aux maisons expéditrices a augmenté dans des proportions considérables ; pour le P. L. M. par exemple il a passé de 77 millions en 1913, à 141 en 1914, 514 en 1915 et 634 millions en 1916.

Dès 1915, dans le but de faciliter les paiements en supprimant les mouvements de fonds, les Compagnies ont amené un certain nombre de maisons à accepter le règlement de leurs remboursements au moyen de mandats de virement sur la Banque de France. Pour que ce mode de règlement soit appliqué, il n'est pas nécessaire que les maisons expéditrices

aient un compte à la Banque de France, il suffit qu'elles en aient un dans un établissement de crédit en relations avec cette Banque.

La mesure a été très bien accueillie par le public ; pour en donner une idée, nous dirons que pendant le mois de juin 1916 le montant des remboursements payés par virements par les gares P. L. M. s'est élevé à plus de 8 millions ; il a dépassé 16 millions en décembre de la même année soit 30 °/₀ du montant total des remboursements payés par les gares de ce réseau en décembre 1916 (53 millions dont 36 pour des envois de petite vitesse et 17 pour des envois de grande vitesse — colis postaux compris).

124. — Lettre de voiture. L'article 49 des conditions de tarifs généraux P. V. dit notamment que :

— La Compagnie n'accepte que pour le coût du timbre (0 fr. 70) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs.

Ce qui laisse entendre que pour les expéditions effectuées avec lettre de voiture d'autre débours n'est admis que celui qui représente le coût du timbre dont ces lettres sont passibles — qu'il s'agisse d'une expédition de grande ou de petite vitesse.

Qu'entend-on par lettre de voiture?

Les art. 101 (1) et 102 (2) du Code de Commerce portent que le contrat entre l'expéditeur et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire (dans l'espèce l'intermédiaire) et le voiturier est constaté par une lettre de voiture ?

D'un autre côté, l'art. 49 du cahier des charges dit que « toute expé-« dition de marchandises est constatée, si l'expéditeur le demande, par « une lettre de voiture, dont un exemplaire reste aux mains de la Com-« pagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. »

La lettre de voiture — que les Compagnies délivraient autrefois — a coûté successivement :

0 fr. 25 (*loi du 13 brumaire an VII* — elle n'était alors utilisée que pour les envois par terre ou par eau, les chemins de fer n'étant pas inventés).

0 fr. 35 (*loi du 28 avril 1816*) — 0 fr. 50 (2 juillet 1862) — 0 fr. 60 (23 avril 1871). — Elle coûte aujourd'hui — elle est fournie par l'expéditeur — tant pour la grande que pour la petite vitesse 0 fr. 70 (3) (*loi du 28 février 1872*). Elle n'est presque plus utilisée en matière de transports par chemins de fer, sauf par quelques expéditeurs qui se servent encore de ce document, pour des transports en trafic intérieur et en trafic direct, les récépissés (voir I, note 125) ayant remplacé la lettre de voiture.

Les lettres de voiture que les expéditeurs remettent aux gares de

---

(1) *Art. 101.* — La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

(2) *Art. 102.* — (Voir le renvoi (1) page 173.

(3) Timbre 0,50 + 2 décimes 0,10 + droit de décharge 0,10 = 0 fr. 70.

départ sont établies par eux au même titre que la déclaration d'expédition dont nous avons parlé page 172 ; elles déterminent d'une manière fixe le délai dans lequel l'expédition doit être livrée (la Compagnie prend des réserves si le délai indiqué est inférieur au délai légal imparti aux transporteurs) et la somme à faire payer au destinataire lors de la livraison (si la somme indiquée est inférieure à celle due pour le transport, la gare encaisse la différence de l'expéditeur, si au contraire cette somme est supérieure à celle à encaisser, la différence est déduite de la somme indiquée).

Pour les transports internationaux régis par la Convention à Berne (voir II, note 219) la lettre de voiture — d'un modèle déterminé — est le seul document qui forme contrat de transport.

Les transports effectués pour le compte de certaines administrations : Guerre, Marine, Finances sont accompagnés de documents qui portent le nom de lettres de voiture administratives.

Répétons-le, en trafic intérieur et en trafic direct les récépissés ont remplacé la lettre de voiture ; le récépissé délivré à l'expéditeur notamment n'est pas seulement en effet (Cour de Cassation, 21 juillet 1875) un simple reçu destiné à constater le dépôt de la marchandise à la gare, il est le véritable titre réglant les conditions du transport, conférant les mêmes droits et produisant les mêmes effets que la lettre de voiture.

125. — Récépissés. L'article 50 des conditions des tarifs généraux P. V. dit que :

— Pour toute expédition de marchandises remise sans être accompagnée d'une lettre de voiture, la Compagnie doit établir un récépissé soumis au timbre dont la première partie accompagne l'expédition et doit être remise au destinataire, et dont la seconde partie est délivrée à l'expéditeur. Ce récépissé doit énoncer la nature, le poids et la désignation des colis, la superficie du wagon utilisé dans le cas de taxation à la surface, les nom et adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué ; lorsqu'il s'agit de marchandises dont le chargement est fait par l'expéditeur, le récépissé doit énoncer en outre, les lettres de série, le n° et les marques de propriété des wagons inscrits sur ces wagons dans un encadrement spécial.

Une fois établie, comme nous l'avons indiqué, la déclaration d'expédition formant contrat de transport est remisé à la Compagnie qui procède contradictoirement à la reconnaissance du ou des colis indiqués sur cette pièce que la Compagnie complète en y faisant mention du prix du transport (à encaisser de l'expéditeur s'il s'agit d'un envoi en port payé ou du destinataire s'il s'agit d'un envoi en port dû). Puis la Compagnie établit deux récépissés :

— *a*) L'un qui sera remis sur sa demande à l'expéditeur — surtout s'il s'agit d'un envoi en port payé — c'est le « *récépissé à remettre à l'expéditeur* » ; ce dernier aura donc un titre constatant l'existence et les conditions du contrat de transport puisqu'il indiquera (aux termes de l'art. 50 ci-dessus) la nature et le poids du ou des colis, le prix du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

Ce récépissé n'est autre que le document attestant qu'il y a eu contrat passé entre l'expéditeur et la Compagnie au moment du dépôt de la déclaration et de la remise de la marchandise. La Compagnie, en délivrant ce récépissé, reconnaît qu'elle a reçu la marchandise qu'elle s'engage à transporter. D'un autre côté, ce récépissé confère à l'expéditeur un droit de propriété sur la marchandise, aussi longtemps que celle-ci n'aura pas été livrée au destinataire, et l'expéditeur aurait à représenter ce document à la gare de départ si pour une raison quelconque il voulait empêcher la livraison à ce destinataire.

— *b*) L'autre, qui sera remis au destinataire — c'est le « *récépissé à remettre au destinataire* ». A l'arrivée de la marchandise ce récépissé, qui est établi comme celui à remettre à l'expéditeur (les Compagnies établissent ces récépissés par décalque) est remis au destinataire, après payement, s'il y a lieu, des frais dus, en même temps que la marchandise ; sa remise constate entre les mains du destinataire l'exécution du contrat de transport.

Les récépissés sont passibles d'un droit de timbre (perçu une seule fois) ; le timbre n'est pas adhésif, le montant (arrêté ministériel du 9 juin 1872) en est perçu par les Compagnies, pour chaque expédition, pour le compte du Trésor ; le timbre a été successivement de :

0f 35	(loi du 28 avril	1816)
0 50	(— 2 juillet	1862)
0 20	(— 13 mai	1863)
0 25	(— 23 août	1871)
0 35	(— 28 février	1872)

Jusqu'au 1er juillet 1918 il fut (loi du 30 mars 1872) de 0 fr. 35 pour la grande vitesse et de 0 fr. 70 pour la petite vitesse.

L'art. 7 de la loi de Finances du 17 juillet 1887 avait établi sur les récépissés un droit qui était gradué suivant l'importance des expéditions ; mais l'insuffisance de recettes qui en serait résultée aussi bien que les difficultés d'exécution que la loi aurait occasionnées en ont fait prononcer l'abrogation, avant qu'elle ait été mise en vigueur, par une loi du 26 décembre de la même année, de telle sorte que les choses sont restées en l'état.

La loi du 29 juin 1918 abaissa à 0 fr. 25 le droit de timbre des récépissés quelle que soit la vitesse employée (Voir I, note 210).

126. — Eléments entrant dans la somme due pour un transport. Maintenant que nous avons vu ce qu'on entend par taxe de transport, par frais accessoires d'enregistrement et de manutention, et par timbre des récépissés, nous connaissons les divers éléments d'un transport.

a) L'enregistrement 0 fr. 15 et le droit de timbre 0 fr. 25 (quelle que soit la vitesse) sont des frais invariables, quels que soient le mode d'expédition et le tarif appliqué.

b) Les frais de manutention qui s'ajoutent, le cas échéant, au prix de transport (certains prix faits ou de barèmes comprennent ces frais) et qui

sont applicables par tonne de 1000 kg., de même que les frais de transmission ou de transbordement.

En conséquence, un transport P. V. par exemple de A à B acquittera :

a) Le droit d'enregistrement de 0,15 } pour l'expédition.
b) Le timbre du récépissé. . 0,25 }
c) La taxe de transport proprement dite de *x* francs } par tonne.
d) Les frais accessoires de *y* francs. }

127. — Taxe de comptage. L'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (modifié, par les arrêtés des 28 février 1903 et 9 avril 1918) a prévu, pour certains cas déterminés, une taxe de comptage (à majorer de 25 %, loi du 31 mars 1918 et passible de l'impôt d'Etat, loi du 29 juin 1918) que reproduit le 2e alinéa de l'article 50 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. :

En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition.

Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire :

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac. tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc. ;

2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage est fixée par l'article 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés ministériels des 27 février 1903 et 9 avril 1918.

Lorsque sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de vingt pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à dix, il est perçu une taxe fixe de 0 fr. 25 pour chaque groupe ou fraction de groupe de vingt pièces, avec minimum de 1 fr. 50 et maximum de 4 fr. 50 par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet.

En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distinct mentionnés sur la déclaration d'expédition.

Il en résulte que, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition, mais que toutefois le comptage n'est pas obligatoire pour la Compagnie dans les cas ci-après : marchandise en vrac, — chargement fait par l'expéditeur et comptage impossible de l'extérieur du wagon.

Le comptage doit porter sur le nombre de colis formant l'expédition et non sur le nombre d'objets composant les colis. Les gares n'acceptent donc pas les déclarations d'expédition indiquant, par exemple, le nombre de bidons contenus dans une caisse à claire-voie ou celui des paniers composant un fardeau. Le comptage fait, comme il vient d'être dit, sur la demande de l'expéditeur, ne donne pas lieu à perception :

1° Si l'expédition ne comporte pas plus de 10 colis ;

2° Si le nombre de colis étant supérieur à dix, chacun de ces colis ne pèse pas moins de 50 kg. en moyenne ;

3° Si les colis, quels que soient leur nombre et leur poids, portent chacun une marque et un numéro distinct mentionnés sur la déclaration d'expédition.

Dans tous les autres cas, les taxes indiquées ci-dessus sont perçues. (Voir à titre d'exemple le tableau de la page 185).

128. — Historique de la taxe de comptage. Alors que la déclaration d'expédition doit indiquer. (Voir art. 44, I note 118) ; 3° *le nombre*, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marque ou adresses..., le récépissé. (Voir art. 50, I note 125,) doit énoncer la nature, le poids et la désignation des colis. Il n'est pas question du *nombre* dans les énonciations qui doivent obligatoirement figurer sur le récépissé. Cette situation n'a pas été sans soulever quelques critiques ; le comité consultatif des chemins de fer, se basant sur les articles 96 (1) et 102 (2) du code de commerce et sur l'article 10 de la loi de finances du 13 mai 1863 (3), déclara en 1900 :

« Qu'il n'est pas douteux que ces textes rendent obligatoire l'indication du nombre des colis toutes les fois que ceux-ci ont une individualité distincte ; mais que, quand il s'agit de sacs de grains ou d'objets en vrac ne portant *aucune marque spéciale*, les dispositions qui se réfèrent aux *marques et numéros* (art. 102 C. com.) et à la désignation des colis (art. 10 de la loi du 13 mai 1863) ne s'appliquent plus avec certitude. »

Pour aplanir les difficultés, on institua le comptage ; les Compagnies acceptèrent (arrêté du 27 octobre 1900) l'obligation de constater sur le récépissé le nombre de pièce composant une expédition dans tous les cas où l'opération serait requise et matériellement possible, quel que fût d'ailleurs le tarif appliqué.

129. — Délais de transport. L'article 31 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. reproduit les parties essentielles de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 (modifié par d'autres arrêtés postérieurs) :

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, dont extraits ci-après :

---

(1) *Art. 96.* — Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.

(2) *Art. 102.* — Voir renvoi (1) page 173.

(3) *Art. 10, loi du 13 mai 1863.* — Le récépissé énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, le nom et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

EXEMPLES :

EXPÉDITION DE :	CHAQUE COLIS COMPORTE		POIDS MOYEN	COMPTAGE DEMANDÉ PAR L'EXPÉDITEUR
	MARQUE mentionné sur la déclaration	NUMÉRO mentionné sur la déclaration		Taxe de comptage à percevoir à majorer de 25 %
10 colis, poids quelconque. . . .	aucune	aucun	»	Pas de taxe
15 colis, poids quelconque. . . .	différente ou non	distinct	»	Pas de taxe
12 colis, 1200 kg.	aucune	aucun	100 kg.	Pas de taxe
11 colis, 220 kg.	différente ou non	même numéro	inf. à 50 kg.	0 fr. 25
75 colis, 2250 kg. ne formant pas le chargement complet d'un wagon .	aucune	aucun ou non distinct	inf. à 50 kg.	0 fr. 25 × 4 = 1 fr. »
60 colis, 2200 kg. formant un chargement complet de wagon. . .	différente ou non	même numéro	inf. à 50 kg.	0 fr. 25 × 3 = 0 fr. 75 On perçoit le minimum de 1 fr. 50 par wagon (1).
1000 colis, 5000 kg. chargés dans un même wagon.	aucune différente ou non	aucun même numéro	inf. à 50 kg.	0 fr. 25 × 50 = 12 fr. 50 On perçoit le maximum de 4 fr. 50 par wagon (1).

(1) Le minimum de 1 fr. 50 et le maximum de 4 fr. 50 par wagon sont applicables en considérant isolément chaque wagon utilisé pour le chargement, quelles que soient les conditions de tonnage *par expédition* ou *par wagon* imposées par le tarif appliqué.

(*Arrêté ministériel du 12 juin 1866*).

« Art. 6. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, « à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

« Art. 7. — La durée du trajet pour les transports à petite vitesse, sera « calculée à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

« Ne seront pas comptés les excédents de distances jusques et y com- « pris 125 kilomètres Ainsi 150 kilomètres compteront comme 125, « 275 comme 250, etc.

« Art. 8 (1). — Sur les lignes ou sections de réseau, désignées à la « suite du présent paragraphe et dans les deux sens, tant pour les parcours « partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à « 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres

Réseau de l'Est.

Ligne de Paris à Igney-Avricourt.
— de Paris à Pagny-sur-Moselle.
— de Paris à Petit-Croix.
— de Paris à Givet.
— de Laon à Gray.
Ligne de Givet à Nancy.
— de Laon à Is-sur-Tille.
— de Nancy à Belfort par Epinal.
— d'Hirson à Mézières-Charleville.

Réseau de l'Etat (ancien réseau).

Ligne de Tours aux Sables-d'Olonne.
— de Nantes à Coutras, par Clisson.
— de Paris à Bordeaux, par Château-du-Loir et Saumur.
— de Poitiers à La Rochelle et à Rochefort.
Ligne de Nantes à Poitiers, par Cholet et Parthenay.
— d'Angers à Poitiers, par Montreuil-Bellay et Loudun.
— de Saintes à Angoulême.
— de St-Jean-d'Angély à Royan, par Saintes.

Réseau de l'Etat (ancien réseau de l'Ouest).

Ligne de Paris au Havre.
— de Paris à Cherbourg.
— de Paris à Brest.
— de Paris à Grandville.
— de Paris à Dieppe par Pontoise.
— de Serquigny à Rouen.
— du Mans à Mézidon.
— du Mans à Angers.
— de Paris à Mantes, par Argenteuil.
— de Paris à Mantes, par Plaisir-Grignon.
Ligne de Malaunay à Dieppe.
— de Lizieux à Trouville et à Honfleur.
— de Caen à Laval.
— de Rennes à Saint-Malo.
— de Sablé à Nantes, par Segré.
— de Segré à St-Nazaire, par Châteaubriant.
— de Rennes à Redon.
— de Pont-Château à Montoir.

Réseau du Midi.

Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun.
— de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette.
Ligne de Narbonne à Port-Bou.
— de Morcenx à Tarbes, par Vic-Bigorre.
— de Dax à Puyôo.

---

(1) Modifié et complété par les arrêtés ministériels des 15 mars 1877, 29 décembre 1886 et 27 octobre 1913.

Réseau du Nord.

Ligne de Paris à Calais.
— de Paris à Dunkerque.
— de Paris à Lille et à Mouscron.
— de Paris à Lille et à Baisieux.
— de Paris à Valenciennes et à Quiévrain.
— de Paris à Erquelines.
— de Paris à Cambrai et à Somain.
— de Rouen à Amiens.

Ligne d'Amiens à Ormoy, par Estrées-Saint-Denis.
— de Paris à Anor.
— d'Amiens à Laon.
— de Paris au Tréport.
— de Lille à Hirson.
— de Calais à Lille.
— de Saint-Just à Cambrai.

Réseau d'Orléans.

Ligne de Paris à Bordeaux (Bastide, St-Jean ou transit.)
— de Paris à Agen.
— de Paris à Saincaize.
— de Paris à Nantes et à Saint-Nazaire.
— de Paris à Toulouse, par Capdenac.
— de Paris à Montluçon.
— du Mans à Tours.
— de Tours à Saincaize.
— de Tours à Gannat, par Vierzon et St-Florent.

Ligne de Bordeaux à Gannat.
— de Périgueux à Brive.
— de Montluçon à Moulins.
— de Savenay à Quimper,
— de Monsempron-Libos à Cahors.
— de Brétigny à Tours, par Vendôme.
— de Brive à Montauban.
— d'Angoulême à Limoges.
— de Clermont-Ferrand à Ussel.
— de Volvic à Lapeyrouse.
— de Tours à Montluçon, par Châteauroux.

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ligne de Paris à Marseille et à Nice.
— de Paris à Nîmes, par Clermont.
— de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, par Tarare et par Saint-Etienne.
— de Paris à Genève.
— de Paris à Modane.
— de Paris à Belfort.
— de Tarascon à Cette.
— de Paris à Grenoble.
— de Dijon à Pontarlier.
— de Vesoul à Lyon, par Besançon.
— Lyon à Nîmes, par le Teil.
— d'Arles à Lunel.

Ligne de Dijon à Is-sur-Tille.
— du Teil à Alais.
— de Châlon-sur-Saône à Dôle.
— de Chagny à Nevers, par Montchanin.
— de Montchanin à Paray-le-Monial.
— de Paray-le-Monial à Moulins.
— de Lyon à Ambérieu.
— de Paray-le-Monial à Givors, par la Clayette-Baudemont.
— de Pont-d'Avignon à Miramas, par Salon.
— de Valence à Montmélian.
— de Dijon à Bourg, par Louhans.

« Pour les transports qui emprunteraient successivement, sur un même « réseau, des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vi- « tesse et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, la durée du tra- « jet sera calculée en cumulant séparément d'une part les fractions de « parcours sur les lignes à 200 kilomètres et, d'autre part, les fractions de « parcours sur les lignes à 125 kilomètres et en additionnant les deux délais

« partiels afférents à chaque groupe de lignes, sans que toutefois ce délai « total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

« ART. 9 (1). — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets « quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le « délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire « et une seule fois ; mais il est accordé aux Compagnies un jour de délai « pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque « Compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même « localité, dans deux gares distinctes en communication par rails sera de « deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe premier du « présent article restant applicable dans ce dernier cas.

« Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le che- « min de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du « trajet sur ledit chemin. Un délai plus long pourra être accordé par le « Ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, « sur la proposition des Inspecteurs généraux du contrôle, les compagnies « entendues, sans pouvoir, toutefois, dépasser le maximum de trois jours.

« ART. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition des destina- « taires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare. »

« ART. 11. — Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera « seul obligatoire pour les Compagnies.

« ART. 12 (2). — La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les « transports à petite vitesse ne fait point obstacle à la fixation de délais plus « longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ulté- « rieurement introduits, avec l'approbation de l'Administration supérieure, « comme compensation d'une réduction de prix.

« ART. 13 (3). — Du 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes, « pour la réception et la livraison des marchandises en petite vitesse, à « 6 heures, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 18 heures.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à 7 heures, au plus « tard, et fermées, au plus tôt, à 17 heures.

« Les gares seront fermées les dimanches et jours fériés toute la jour- « née (4), tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de petite « vitesse, même de celles expédiées par wagon complet dont la manutention « incombe au commerce.

« Toutefois, la réception en gare du lait, des pots à lait vides en retour

---

(1) Modifié et complété par l'article 1er de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879.

(2) Modifié par l'arrêté ministériel du 27 octobre 1913.

(3) Modifié par l'article 1er de l'arrêté ministériel du 17 avril 1908.

(4) Pour activer les déchargements dans les gares afin d'accélérer la rotation du matériel roulant, les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics ont pris le 11 février 1916 un arrêté, autorisant pendant la guerre les commissions de réseau (Voir I, note 19 ce qu'on entend par commissions de réseau) à ouvrir les gares le dimanche au service complet de la petite vitesse pour toutes les marchandises.

Cette mesure, qui doit être portée à la connaissance du public par voie d'affiche apposée dans les gares où elle est édictée, a pour effet (art. 1er dudit arrêté) d'étendre aux dimanches et jours fériés, dans ces gares, les dispositions applicables aux jours ouvrables en ce qui concerne la remise des marchandises à domicile, ainsi que l'expiration des délais de livraison, d'enlèvement de chargement et de déchargement.

« et la livraison en gare du lait et des pots à lait vides en retour, des ani-
« maux vivants et autres marchandises énumérées au huitième paragraphe
« de l'article 5 (volailles, gibier, poisson, huîtres et coquillages, pain, viande
« abattue, bière, levure, vin doux, glace à rafraîchir, fruits frais, fleurs
« coupées, légumes frais, beurre, fromage, œufs et produits pharmaceu-
« tiques), auront lieu les dimanches et jours fériés jusqu'à 10 heures du
« matin.

« Le 14 juillet, à l'occasion de la Fête Nationale, les gares de petite
« vitesse seront fermées à la livraison et à la réception de toutes les mar-
« chandises sans exception.

« Lorsque deux jours fériés se présenteront consécutivement, les gares
« seront ouvertes le second jour jusqu'à 10 heures du matin à la réception
« et à la livraison de toutes les marchandises. Dans le cas où le second jour
« férié se trouverait être le 14 juillet, les gares seraient ouvertes à la livrai-
« son des marchandises le premier jour férié jusqu'à 10 heures du matin.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de
« camionnage ou de réexpédition organisé par le chemin de fer et pour
« lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne
« seront pas présentées au domicile des destinataires les dimanches et jours
« fériés.

« Les marchandises transportées sous le régime des trains désignés
« seront assimilées aux marchandises de grande vitesse.

« Lorsque les délais de livraison, d'enlèvement, de chargement et de
« déchargement des marchandises expirent un dimanche ou un jour férié,
« l'expiration de ces délais est reportée au premier jour ouvrable suivant;
« le calcul des droits de magasinage et de stationnement des wagons sera
« opéré en conséquence.

« En outre, si le premier jour pour lequel des droits de magasinage ou
« de stationnement sont dus se trouve être un dimanche ou un jour férié,
« ce dimanche ou ce jour férié est déduit pour la perception des droits.

« Art. 14. — Aux délais fixés ci-dessus seront ajoutés les délais néces-
« saires pour l'accomplissement des formalités de douane. »

(Arrêté ministériel du 12 mai 1883.)

« Art. 1er. — Les marchandises reçues dans les bureaux de ville des
« Compagnies de Chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces
« bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de départ deux
« heures encore après la fermeture réglementaire. »

(Voir page 190 le barème des délais de transport P. V.).

130. — Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises. — Envoi d'avis d'arrivée des marchandises. Ci-dessous le texte des art. 52 et 53 des conditions des tarifs généraux P. V. sur la matière :

Article 52.

Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises. — La Compagnie est tenue de mettre les marchandises, denrées, voitures, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire, au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

BARÈME DES DÉLAIS DE TRANSPORT

DE GARE EN GARE

Des Animaux, Denrées, Marchandises et Objets quelconques expédiés à petite vitesse

(Article 51 des Conditions).

DISTANCES EN KILOMÈTRES	DÉLAIS ÉTABLIS D'APRÈS L'ARTICLE 7 — DÉLAI d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI total en jours non compris le jour de la remise et celui de la livraison	DISTANCES EN KILOMÈTRES	DÉLAIS ÉTABLIS D'APRÈS L'ARTICLE 8 — DÉLAI d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI total en jours non compris le jour de la remise et celui de la livraison
De 1 à 150 inclusivement.	1	1	2	De 1 à 200 inclusivement.	1	1	2
De 151 à 275 —	1	2	3	De 201 à 400 —	1	2	3
De 276 à 400 —	1	3	4	De 401 à 600 —	1	3	4
De 401 à 525 —	1	4	5	De 601 à 800 —	1	4	5
De 526 à 650 —	1	5	6	De 801 à 1.000 —	1	5	6
De 651 à 775 —	1	6	7	De 1 001 à 1 200 —	1	6	7
De 776 à 900 —	1	7	8	De 1 201 à 1.400 —	1	7	8
De 901 à 1.025 —	1	8	9	De 1.401 à 1 600 —	1	8	9
De 1 026 à 1.150 —	1	9	10	De 1 601 à 1 800 —	1	9	10
De 1.151 à 1 275 —	1	10	11				
De 1 276 à 1.400 —	1	11	12				
De 1.401 à 1.525 —	1	12	13				
De 1 526 à 1 650 —	1	13	14				

NOTA. — Chacun des deux barèmes ci-dessus donne immédiatement (4e colonne) les délais pour les transports effectués en petite vitesse sur un seul et même réseau et n'empruntant que des lignes soit à 125 kilomètres, soit à 200 kilomètres.

Pour les transports qui empruntent successivement sur un même réseau, des lignes des deux catégories précitées, la durée du trajet est calculée en cumulant séparément ; d'une part, les fractions de parcours sur les lignes à 125 kilomètres (article 7) ;

et d'autre part, les fractions de parcours sur les lignes à 200 kilomètres (article 8) ;

en additionnant les deux délais partiels afférents à chaque groupe de lignes (3e colonne) de chacun des barèmes, sans que toutefois le délai total ainsi obtenu puisse dépasser celui fixé par l'article 7 appliqué à l'ensemble du parcours, puis en ajoutant un jour pour le délai d'expédition.

Ces mêmes barèmes peuvent d'ailleurs servir pour calculer les délais afférents aux transports qui empruntent plusieurs lignes concédées à des réseaux différents et reliées entre elles sans solution de continuité. Les opérations à faire, dans ce cas, consistent :

1° A compter **séparément pour chaque réseau**, la durée du trajet (3e colonne des barèmes) comme il est indiqué ci-dessus ;

2° A ajouter au total ainsi obtenu **un jour** pour l'expédition à la gare originaire de départ ;

3° A augmenter ce dernier total d'autant de fois **un jour (deux jours** en cas de transmission dans deux gares distinctes d'une même localité en communication par rails) qu'il y a de points de jonction reliant les lignes concédées à des réseaux différents.

Le total général obtenu au moyen de ces trois opérations (on compris le jour de la remise et celui de la livraison) est le résultat cherché.

Le chemin de fer de Petite Ceinture est, en tout, considéré comme ligne distincte, sauf à ne compter, dans le cas de transit qu'un **seul jour** de délai supplémentaire pour les deux points de jonction reliant la Ceinture aux lignes aboutissantes.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane ne sont pas compris dans les présents barèmes.

En ce qui concerne les transports empruntant à la fois les anciens réseaux de l'Etat et de l'Ouest et passant directement de l'un de ces réseaux sur l'autre sans utiliser un autre réseau intermédiaire, le calcul des délais est établi en considérant l'ensemble de la distance parcourue sur ces deux réseaux comme existant sur un seul réseau.

Il n'est, d'ailleurs, compté aucun délai de transmission aux points de jonction des deux réseaux considérés.

Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant dix-neuf heures pour les transports par wagons dont la manuteution est faite par les particuliers et avant midi, pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de 24 heures.

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire, à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

ARTICLE 53.

Envoi d'avis d'arrivée des marchandises. — L'avis adressé au destinataire, pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par l'article 52 peut être donné, au choix de la Compagnie, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphonique, soit par exprès, sans que les frais qui sont à la charge du destinataire dépassent en aucun cas 15 centimes. Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la Compagnie (1) *a*.

En cas d'avis téléphonique, les communications faites par la Compagnie sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elle. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le commissaire du Contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

Conformément à l'article 52, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou dix-neuf heures, les délais sont prolongés de 24 heures. Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner (1) (*b*).

Les articles 51, 52 et 53 ayant entre eux une corrélation, nous allons en détail examiner les différents points qu'ils visent en donnant notam-

---

(1) Par arrêté du 20 septembre 1917, considérant que, à raison de la pénurie de matériel roulant, il importait d'éviter toute cause de retard dans le déchargement des wagons à l'arrivée, le Ministre des Travaux Publics et des Transports prescrivit de compléter comme suit les premier et dernier alinéas de l'art. 53 P. V. et de l'art. 36 G. V. (voir I, note 180, en ce qui concerne la G. V.).

(*a*) « Provisoirement, pendant la durée de la guerre, la Compagnie aura la faculté de remplacer la lettre recommandée par un moyen plus rapide qui servira de base pour la détermination du point de départ des délais »

(*b*) « Si le destinataire refuse de donner cet émargement ou s'il est absent et n'a pas de représentant qualifié, il est laissé à son domicile une fiche mentionnant l'envoi de l'avis par exprès : cet avis sera confirmé par lettre recommandée, adressée dans les vingt-quatre heures au destinataire, à ses frais. »

ment des exemples de calcul de délais suivant l'importance des parcours et le tarif appliqué, et nous établirons sur la question le parallèle entre la réglementation française et la réglementation étrangère d'avant-guerre.

131. — Calcul des délais d'après les bases kilométriques. Il résulte des art. 7 et 8 de l'arrêté du 12 juin 1866 (art. 51 des conditions P. V.) que la durée du trajet qui est calculée en règle générale à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilom. (étant entendu que ne sont pas comptés les excédents de distances jusques et y compris 25 kilm., 150 kilm. comptant comme 125, 275 comme 250, etc...) est réduite sur certaines lignes désignées à 24 heures par fraction indivisible de 200 kilm.

Il existe donc deux bases kilométriques distinctes pour calculer la durée du trajet : celle de 125 kilom. et celle de 200 kilom. par 24 heures.

La durée du trajet est établie sur les distances légales entre le point de départ et celui de destination.

Toutefois, lorsque l'expéditeur a revendiqué un itinéraire spécial ou a amené une Compagnie, par une demande de tarif spécial ou réduit, à rechercher et à appliquer par un itinéraire détourné une tarification plus économique que celle que l'on aurait obtenue par l'itinéraire court (1), la durée du trajet doit être calculée d'après les distances légales afférentes à l'itinéraire détourné et non d'après celles qui correspondraient à l'itinéraire court.

Cette manière de faire a été sanctionnée par la jurisprudence ; la Cour d'appel de Toulouse notamment, dans son arrêt du 12 janvier 1911 a jugé :

« Il est de principe, que lorsque l'expéditeur d'une marchandise agissant soit en son nom, soit comme mandataire du destinataire, a réclamé le tarif le plus réduit, c'est l'itinéraire le plus économique qui doit être appliqué ».

Et que « l'obligation pour la Compagnie d'adopter l'itinéraire le plus économique entraîne, comme conséquence, le délai afférent au parcours qu'exige cet itinéraire ».

Et qu'enfin :

« Si la Compagnie pour les convenances de son trafic peut emprunter une voie plus courte, elle ne peut renoncer ni directement, ni indirectement, aux délais de transport déterminés par des tarifs dûment homologués et ayant par suite force de loi. »

En droit interne (nous verrons en examinant la Convention de Berne, voir II, note 222) que pour les transports régis par cette convention des distances se cumulent pour la détermination du délai total de transport) en cas de trafic intéressant plusieurs réseaux, la durée du trajet est calculée séparément pour chaque réseau, d'après le trajet afférant à chacun d'eux.

Lorsque les transports empruntent successivement, sur un même réseau,

(1) Voir I, note 143, l'art. 1er des conditions d'application communes des tarifs spéciaux P. V.

des lignes sur lesquelles ils ont droit à l'accélération de vitesse (200 kilm. par 24 heures) et d'autres sur lesquelles ils n'y ont pas droit (125 kilom. par 24 heures), la durée totale du trajet est calculée en cumulant séparément, d'une part, les fractions de parcours sur les lignes à 200 kilom. et d'autre part les fractions de parcours sur les lignes à 125 kilom., et en additionnant les deux délais partiels afférents à chaque groupe de lignes, sans que toutefois le délai total puisse dépasser le délai calculé, pour tout le parcours considéré, sur la base de 125 kilm. par 24 heures.

Soit un envoi partant de A pour B (distance légale par itinéraire court 420 kilom.). Cet itinéraire emprunte des parties de lignes (trait fort du schéma ci-dessous) à 200 kilom. et d'autres (trait faible) à 125 kilom. ; on déterminera comme suit la durée totale du trajet.

	Lignes à : 125km	200km
A a.	—	40
a b.	100	—
b c.	—	30
c d.	60	—
d e.	—	70
e B.	20	—
TOTAUX. . .	280km	140km
	420km	

Soit 280 km. sur la base de 125k 3 jours (1)
— 140 — — 200 1 jour
Durée totale du trajet. . 4 jours.

Soit par contre un envoi effectuant 210 kilom. sur des lignes à accélération de vitesse (200 kilom.) et 300 kilom. sur des lignes à 125 kilom. ; le calcul comme ci-dessus donnerait :

(1) Voir page 190 le barème des délais.
La notion commune de *jour* qui sert au décompte des délais correspond au temps qui s'écoule de *minuit à minuit*.

510 km.	210 kilom. sur la base de	200 km.	. .	2 jours (1)
	300 — —	125 —	. .	3 — (1)
	AU TOTAL.			5 —

Alors qu'en calculant sur la distance totale 510 kilom. et sur la base de 125 kilom. par 24 h. on obtiendrait 4 jours (1) ; la durée totale du trajet sera donc de 4 et non de 5 jours.

Dans ces deux exemples, il n'a été question que de la détermination de la durée du trajet, d'après les bases kilométriques fixées par l'arrêté de 1866 ; pour avoir le délai total d'un transport, il faut ajouter, à la durée du trajet, les délais accessoires de remise (2), d'expédition (2), de mise à disposition (2) et éventuellement les délais supplémentaires que prévoient, en sus des délais réglementaires certains tarifs spéciaux (3) lorsque le tarif réduit a, bien entendu, été revendiqué et qu'il est appliqué, étant entendu (3) qu'en cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, les allongements de délais spécifiés dans les tarifs ne se cumulent pas : le plus grand de ces allongements étant seul appliqué, et que le délai de transmission des animaux et marchandises de petite vitesse d'un réseau à un autre est :

d'un jour, lorsque la transmission a lieu dans une gare commune (4).

de deux jours, lorsqu'elle se fait entre des réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails (gares non communes) (4).

(Voir d'ailleurs note 133 des exemples de calcul complets de délais).

(1 Voir page 190 le barème des délais.

(2 Le jour de la remise ne compte pas ; cela résulte très clairement du texte même de l'art. 6 de l'arrêté du 12 juin 1866 (qui reproduit les termes de l'art. 50 du cahier des charges) : « les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques en petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise », ce qui veut dire que ce n'est que le lendemain seulement du jour de la remise que la Compagnie fera les opérations nécessaires pour assurer l'expédition, le départ de la marchandise, en réalité c'est le deuxième jour après la remise que le délai de transport commence à courir.

Par circulaire du 20 août 1860 aux Compagnies le Ministre des Travaux Publics en commentant l'arrêté du 15 avril 1859 (que celui de 1866 a reproduit en ce qui concerne les délais) disait : « L'administration pense que ce délai — de transport — doit se composer d'un jour pour l'expédition, plus un jour par 125 kilom. parcourus (par 200 kilom. sur certaines lignes) non compris le jour de la remise et celui de la livraison.

« En ce qui concerne la livraison, il y a lieu d'envisager en effet que la gare destinataire, une fois la marchandise arrivée, n'est pas tenue de la livrer immédiatement à celui à qui elle est destinée, car aux termes de l'art. 10 de l'arrêté de 1866 — art. 50 *in-fine* du cahier des charges — « les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de l'arrivée effective en gare. »

(3) Art. 4 des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V., communes à tous les réseaux d'intérêt général :

Prolongation de délai. — A moins d'indication contraire dans les tarifs, les Administrations pourront prolonger de cinq jours au-delà des délais réglementaires, la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité.

En cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), les allongements de délais spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allongements sera seul appliqué.

(4) Art. 9 de l'arrêté de 1866.

132. — Jours fériés. (*Lois, arrêtés, etc... les ayant décrétés tels*). L'article 13 de l'arrêté de 1866 (que vise spécialement l'art. 57 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (1) dit que, « lorsque les délais de livraison, d'enlèvement, de chargement et de déchargement des marchandises expirent un dimanche ou un jour férié, l'expiration de ces délais est reportée au premier jour ouvrable suivant ».

Ci-dessous la nomenclature des jours fériés avec indication des lois, arrêtés, etc... les ayant décrétés tels :

DÉSIGNATION DES JOURS FÉRIÉS	LOIS AYANT INSTITUÉ LES FÊTES
1er janvier	Avis du Conseil d'Etat du 20 mars 1810.
Lundi de Pâques	Loi du 8 mars 1886.
Ascension	Arrêté du 29 germinal an X.
Lundi de la Pentecôte . .	Loi du 8 mars 1886.
14 juillet	Loi du 6 juillet 1880.
Assomption.	Arrêté du 29 germinal an X.
La Toussaint	Arrêté du 29 germinal an X.
Noël	Arrêté du 29 germinal an X.

Si les dimanches et jours fériés ne doivent pas être comptés dans la supputation du délai fixé pour la mise des marchandises à la disposition des destinataires, par contre les dimanches et jours fériés entrent en compte comme les autres jours dans le calcul des délais de transport et de transmission.

133. — Exemples de calcul de délais P. V. (2) Les règles générales concernant le calcul des délais P. V. étant posées, nous allons donner quelques exemples en tablant pour tous — afin de ne pas les compliquer — sur la base de 125 kil. par 24 heures.

Soit un envoi de 100 kg. de poires fraiches, effectué en petite vitesse sur le P. L. M. de A à B. 180 kil. : la remise de l'envoi a eu lieu le lundi 15 octobre 1916 et l'expéditeur a revendiqué le tarif réduit (le P. V. 3 dans l'espèce) qui ne prévoit pour ces fruits qu'un allongement de délai supplémentaire de deux jours. On devra calculer ainsi le délai de livraison :

(1) Art. 57. *Jours fériés.* — Les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans la supputation des délais fixés pour la mise à la disposition des destinataires et pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers ou pour le chargement et le déchargement des wagons.

(2) L'arrêté interministériel du 31 mars 1915 pris à cause de l'état de guerre a décidé que, en petite vitesse, en raison des sujétions qu'impose aux Compagnies l'exécution des transports militaires, les délais de transport seraient *doublés*, le délai supplémentaire ainsi alloué (art. 2 A de l'arrêté) en sus de ceux spécifiés dans les conditions des tarifs, étant au minimum de cinq jours. Comme cet arrêté sera sans doute rapporté après les hostilités, dans les exemples de la présente note nous n'avons pas tablé sur cet arrêté.

Date de remise (lundi)	15	octobre	1 jour	
Délai d'expédition	16	—	1 —	
Trajet 180 km. (voir barème des délais p. 190)	17/18	—	2 jours	6 jours (1)
Délai supplémentaire prévu par le tarif 3.	19/20	—	2 —	
Mise à disposition (Autrement dit délai de livraison) (le 21 étant un dimanche)	22	—	1 jour	

Si au lieu de poires fraîches on s'était trouvé en présence d'un envoi de choux-fleurs bénéficiant, sur revendication, du tarif spécial P. V. n° 3, ce tarif ne prévoyant aucun allongement de délai pour ces légumes, le délai de livraison — qui serait dans l'espèce celui du tarif général — aurait été le suivant :

Délai de remise	15	octobre	1 jour	
Délai d'expédition	16	—	1 —	
Trajet 180 kilom.	17/18	—	2 jours	4 jours (2).
Mise à disposition (vendredi)	17	—	1 jour	

Supposons maintenant un envoi composé de 10 caisses savon commun du poids total de 1000 kg. tarif réduit revendiqué, dans l'espèce le tarif spécial P. V. n° 16 prévoyant un allongement de délai supplémentaire de cinq jours, et de trois caisses parfumerie du poids total de 100 kg. tarif général 1re série (cette marchandise ne bénéficiant d'aucun tarif spécial) envoi remis le lundi 15 octobre 1916 en gare A pour B — distance 650 kil. — parcours P. L. M.

Bien que les caisses de parfumerie, si elles avaient été expédiées isolément, n'eussent été soumises à aucun allongement de délai, puisque le tarif général leur est applicable, par le fait qu'elles sont groupées avec une marchandise — le savon — pour laquelle le tarif réduit P. V. 16 accorde aux transporteurs un délai supplémentaire de 5 jours, ce délai est applicable à l'ensemble de l'expédition ; le calcul des délais serait le suivant :

Date de remise	15	octobre	1 jour	
Délai d'expédition	16	—	1 —	
Trajet 550 k. (v. le barème des délais p. 190)	17/21	—	5 jours	12 jours (3).
Délai supplémentaire résultant de l'application pour le savon du tarif spécial 16.	22/26	—	5 —	
Mise à disposition (samedi)	27	—	1 jour	

Si, au lieu de savon et de parfumerie, il s'était agi d'un envoi de 100 kg. d'amiante en poudre remis le 15 octobre 1916 en gare A pour B distance 650 kilom., le tarif spécial P. V. n° 12 P. L. M. revendiqué accordant pour cette marchandise un délai supplémentaire de 10 jours, le calcul des délais aurait été le suivant :

---

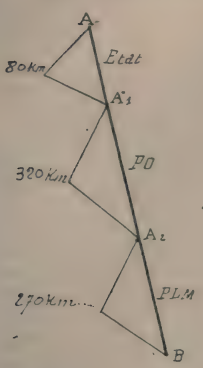
(1) Avec l'arrêté sus-visé du 31 mars 1915. Délai normal total non compris le jour de la remise 12 jours.

(2) Avec l'arrêté du 31 mars 1915. Délai normal total, non compris le jour de la remise 4 + 5 (minimum) = 9 jours.

(3) Avec l'arrêté interministériel du 31 mars 1915 : délai normal total non compris le jour de la remise 24 jours.

Date de remise	15 octobre	1 jour		
Délai d'expédition.	16 —	1 —		
Trajet 650 kilom	17 21 —	5 jours		17 jours (1)
Délai supplémentaire.	22 31 —	10 —		
Mise à disposition (*le 1er nov. Toussaint*).	2 nov.	1 —		

Si cette même marchandise avait été expédiée le 15 octobre 1916 en P. V., avec revendication du tarif réduit, de B gare P. L. M. à A gare Etat (670 kilom.) l'envoi transitant par le P. O. réseau intermédiaire et effectuant :



Sur le P. L. M. 270 km.

Tarif spécial P. V. 12 délai supplémentaire 10 jours.

Sur le P. O. 320 km.

Tarif général (le tarif spécial 12 du P. O. n'étant applicable que par envoi de 5000 kil.) par conséquent pas de délai supplémentaire.

Sur l'Etat 80 km.

Tarif spécial P. V. 12 barême 5 *bis*, délai supplémentaire 5 jours.

On devrait calculer comme suit le délai de livraison :

Date de remise	15 octobre	1 jours		
Délai d'expédition en B.	16 —	1 —		
Trajet P. L. M. de B à A_2 270 kilom.	17 18 —	2 —		
Délai de transmission à A_2 gare commune.	19 —	1 —		
Trajet P. O. de A_2 à A_1 320 kilom. .	20 22 —	3 —		
Délai de transmission à A_1 gare commune.	23 —	1 —		20 jours (2)
Trajet Etat de A_1 à A 80 kilom. . . .	24 —	1 —		
Délai supplémentaire prévu par le tarif spécial 12 du P. L. M. — délai plus élevé que celui accordé par le tarif 12 de l'Etat.	25/31 — 1/3 novembre	10 —		
Mise à disposition (le 4 nov. étant un dimanche)	5 —	1 —		

134. — Heures d'ouverture et de fermeture des gares. Les périodes d'ouverture des gares de petite vitesse fixées pour les jours ouvrables par l'art. 13 de l'arrêté de 1866 ne sont que des minima. Une Compagnie peut donc augmenter la durée de ces périodes sans autori-

(1) Avec l'arrêté interministériel du 31 mars 1915 : délai normal total non compris le jour de la remise 34 jours.

(2) Avec l'arrêté du 31 mars 1915 : délai normal total non compris le jour de la remise : 40 jours.

sation spéciale de l'Administration supérieure à la condition expresse que la mesure s'étende à toutes les marchandises sans distinction et à tous les expéditeurs et destinataires. Au contraire, si l'ouverture en dehors des heures ordinaires ne doit s'appliquer qu'à une certaine catégorie de marchandises, une autorisation ministérielle est nécessaire.-

Cette incorporation résulte de la jurisprudence (Cour de Cassation, 18 janvier 1864, 4 août 1875) ainsi que des avis émis par des jurisconsultes qui font autorité :

« Les heures fixées par l'arrêté de 1866 ne constituent que des minima obligatoires pour les Compagnies. Celles-ci ont la faculté d'ouvrir leurs gares plus tôt et de les fermer plus tard. Toutefois, elles ne peuvent procéder que par voie de mesure générale applicable sans distinction à tous les expéditeurs, sinon elles violeraient le principe d'égalité inscrit dans les art. 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et 49 du cahier des charges qui prescrivent d'effectuer les transports sans tour de faveur ». (ALFRED PICARD, *Traité des Chemins de fer*).

« L'arrêté de 1866 disposant que l'heure d'ouverture qu'il détermine est celle où les gares doivent être ouvertes au plus tard, et l'heure de fermeture, où elles doivent être fermées au plut tôt, il en résulte qu'elles ne peuvent pas être ouvertes plus tard, ni fermées plus tôt, mais il n'en résulte nullement qu'elles ne puissent être ouvertes plus tôt ni fermées plus tard. » (FÉRAUD-GIRAUD, *Code des Transports*).

Les Compagnies de chemin de fer d'intérêt général ont soumis au Ministre une proposition tendant à la perception, à titre de frais accessoires, de surtaxes pour les envois admis à la réception ou à la livraison en dehors des heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite ou de grande vitesse, attendu qu'il est rationnel de faire supporter au public une partie des dépenses supplémentaires qui sont faites pour sa commodité, le public ayant toujours la faculté de s'affranchir des surtaxes en remettant ou en retirant les transports pendant les périodes réglementaires d'ouverture des gares.

Cette proposition n'est pas encore homologuée.

131. — Lettre d'avis. La question de savoir si les Compagnies sont tenues d'aviser les destinataires de l'arrivée des marchandises en gare a donné lieu à une vive controverse.

Divers Tribunaux de commerce avaient émis l'avis, de 1860 à 1873, que les Compagnies étaient obligées d'envoyer une lettre d'avis : mais la jurisprudence actuelle, se basant sur l'arrêt du 2 décembre 1873 de la Cour de Cassation, jurisprudence admise par un grand nombre d'auteurs, s'est prononcée au contraire dans le sens que l'avis de l'arrivée en gare n'est pas obligatoire, aucun arrêté ministériel n'imposant en effet aux Compagnies d'obligation de ce genre.

L'arrêt de la Cour suprême du 23 juillet 1906, connu sous le nom d'arrêt Descadeillas, est très formel à ce sujet ; il n'est pas sans intérêt d'en citer quelques attendus qui précisent nettement la situation :

« Attendu que, si cet article (l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin « 1866), impose aux Compagnies de chemins de fer l'obligation de mettre « les marchandises transportées par elles en petite vitesse à la disposition « du destinataire dans le jour qui suit leur arrivée en gare, il ne leur pres- « crit pas de prévenir le destinataire de l'arrivée en gare des colis qui lui « sont adressés ; qu'en cette matière tout est de droit étroit et que les obli- « gations des Compagnies ne peuvent résulter que des lois et règlements « qui les régissent ;

« Attendu, d'une part, qu'il incombait au destinataire demandeur en « dommages-intérêts, de rapporter la preuve que le retard provenait de la « faute de la Compagnie ;

« Attendu, d'autre part, *qu'aucun règlement n'imposait à la Compa-* « *gnie de faire la remise de la marchandise au destinataire ou à son re-* « *présentant avant qu'elle ne lui ait été réclamée* ;

« Par ces motifs, casse. »

La Cour de Cassation dans son arrêt du 17 décembre 1912, a maintenu la non obligation pour les Compagnies d'aviser le destinataire, et a précisé un point important : réquisition spéciale par le destinataire pour chaque envoi, attendu que les Compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de prévenir le destinataire de l'arrivée des marchandises expédiées en petite vitesse et livrables en gare.

« Que c'est à celui qui allègue une transgression des délais réglementaires qu'il incombe d'établir qu'à l'expiration de ces délais, le colis litigieux ne lui a pas été livré sur sa réquisition.

« Qu'il ne peut, d'ailleurs, s'agir ici que d'une réquisition spéciale, afférente à chaque expédition, et que l'on ne saurait, à ce point de vue, admettre comme suffisant un ordre général donné par un destinataire (cet ordre fût-il accepté par la Compagnie) d'avoir à remettre à son camionneur attitré toute marchandise arrivant à son adresse, soit en gare, soit à domicile. »

Bien que la jurisprudence indique le caractère purement facultatif pour les Compagnies de chemins de fer de l'envoi de la lettre d'avis l'envoi n'est obligatoire qu'au point de vue de l'exigibilité des frais de magasinage, en fait ces Compagnies avisent toujours les destinataires (à moins qu'ils ne soient dispensés d'avis) de l'arrivée des marchandises à livrer en gare.

Nous devons ajouter qu'une proposition de loi tendant à rendre obligatoire l'envoi de la lettre d'avis a été déposée en décembre 1912 sur le bureau du Sénat :

Lorsque le contrat de transport ne comporte pas la présentation à domicile des objets transportés, le voiturier est tenu, dès que ces objets peuvent être mis à la disposition du destinataire, d'en aviser celui-ci, à moins qu'il n'en ait été expressément dispensé par lui.

136. — Délais de transport et de livraison en gare. Réglementation étrangère (au commencement de 1914). Rappelons sommairement, pour éviter de se reporter au texte des articles

des conditions d'application des tarifs généraux P. V. qu'*en France* les délais de transport et de livraison sont ainsi réglementés :

A) *Délais de transport. Point de départ du délai.*

Les animaux, denrées, marchandises, etc., en petite vitesse sont expédiés dans le jour qui suit celui de la remise.

B) *Délais de transport proprement dits.*

24 heures par fractions indivisibles de 125 kilom. (sur quelques lignes ou sections de lignes spécialement désignées, la durée du trajet est réduite à 24 heures par fractions indivisibles de 200 kilom.).

C) *Délais de livraison.*

L'avis au destinataire n'est pas obligatoire (1).

Les marchandises, etc... doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé de façon à parvenir à l'intéressé la veille :

a) pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie } avant midi

b) pour les wagons complets manutentionnés par le commerce } avant 19 heures.

D) *Frais de magasinage ou de stationnement.*

A défaut d'enlèvement dans les délais, la Compagnie perçoit des frais de magasinage (par 100 kg. 1re période de 24 heures 0 fr. 20 ; 2e période : 0 fr. 40 ; pour chaque période en sus 1 fr.) (2) ou de stationnement (1re période de 24 heures : 15 fr. par wagon ; 2e période, 20 fr., pour chaque période en sus : 30 fr.) (3).

Angleterre. — Il n'existe aucune prescription légale établissant des délais de transport et de livraison. La loi dispose simplement que la durée du transport doit être raisonnable.

En fait, la plupart des expéditions sont livrées à domicile par le chemin de fer.

Belgique. — Pour les colis de détail ainsi que pour les wagons à charger par le chemin de fer ou par le commerce le point de départ des délais de transport est placé à la première heure du jour suivant celui de l'acceptation.

Les marchandises sont rendues à la station de destination « dans un délai de quatre jours prenant cours à partir de la première heure du jour

---

(1) La règlementation étrangère diffère de la nôtre dans l'objet ; la plupart des chemins de fer enropéens ont adopté le principe de la lettre d'avis obligatoire pour les marchandises non livrables à domicile, étant admis que le contrat de transport qui implique un dépôt de la marchandise entre les mains du chemin de fer fait une obligation au dépositaire transporteur, aussitôt après l'accomplissement du transport, de remettre le dépôt au destinataire ou de permettre à celui-ci, au moyen d'un avis d'arrivée, de venir retirer les marchandises livrables en gare.

(2) Impôt d'Etat (10 ou 5 °/₀) en plus, pas de majoration de 25 °/₀ (voir note 209)

(3) Majoration 25 °/₀ et Impôt d'Etat en plus.

suivant celui de l'expédition pour autant que l'application des tarifs spéciaux ne soit pas subordonnée à une prolongation de délai ».

Les délais de transport sont prolongés de 24 heures lorsqu'ils comprennent un dimanche ou un jour férié légal et de 48 heures lorsqu'ils comprennent en même temps un dimanche et un jour férié légal.

Le destinataire est avisé de l'arrivée des marchandises dont la Compagnie n'a pas à effectuer la remise à domicile.

Aussi bien pour les expéditions partielles que pour les wagons complets à décharger par le public, le délai accordé est fixé d'une manière générale à 8 heures prenant cours à partir du moment de la remise de l'avis d'arrivée au destinataire.

En cas de non enlèvement dans les délais il est perçu :

a) Pour les marchandises non déchargées en temps utile 0 fr. 25 par heure de retard et par wagon.

b) Pour les marchandises déchargées mais non enlevées 0 fr. 05 par jour et par fraction de 100 kg.

Ces frais peuvent être momentanément augmentés en cas d'encombrement des gares.

Hollande. — Pour les expéditions partielles et pour les wagons complets aussi bien ceux chargés par le chemin de fer que ceux chargés par le public, les délais de transport prennent cours à partir de l'heure de minuit qui suit l'opposition du timbre d'expédition sur la lettre de voiture.

Les délais de transport proprement dits sont ainsi fixés :

Délai d'expédition	2 jours.
Délai de transport jusqu'à concurrence de 100 kilom. . . .	1 jour.
Pour les distances supérieures, par 200 kilom. ou fraction de 200 kilom.	1 jour.

Ces délais peuvent être augmentés, sous réserve de l'approbation ministérielle, à l'occasion des foires ou d'autres circonstances de nature à exercer une influence notable sur le trafic.

Le chemin de fer est tenu d'informer par écrit le destinataire de l'arrivée des marchandises qui ne doivent pas être livrées à domicile.

Les marchandises à manutentionner par le chemin de fer doivent être enlevées dans un délai de 24 heures à compter de la remise de l'avis ; si l'avis est envoyé par la poste, le délai commence à courir 2 heures après la mise à la poste de l'avis. Pénalités pour non enlèvement dans les délais : marchandises conservées à couvert . . 0 fr. 04 par 100 kg. et par jour. marchandises conservées à découvert . 0 fr. 02 »

Les marchandises par charges complètes, dont la manutention incombe au public, doivent être déchargées dans un délai de 8 heures à partir du moment de la réception de la lettre d'avis par le destinataire. Pénalité pour non déchargement du wagon dans les délais : 0 fr. 25 par wagon et par heure.

Italie. — Les délais commencent à courir à partir de l'heure de minuit qui suit l'acceptation de la marchandise au transport, qu'il s'agisse

d'expéditions partielles ou de wagons complets à charger par le chemin de fer ou par le commerce.

Il est compté :

a) Pour l'expédition 24 heures si la marchandise est remise à une gare principale et 36 heures si elle est remise à une gare secondaire,

b) Pour le transport 24 heures par fraction indivisible de 125 kilm., non compris le jour d'arrivée (et les jours fériés légaux lorsque ceux-ci tombent le jour de départ ou d'arrivée).

Les délais sont augmentés :

1° De 18 heures pour chaque traversée de montagne présentant des pentes supérieures à 20 $^{m}/^{m}$;

2° De 12 heures pour chaque passage d'une ligne sur les lignes d'une autre administration ;

3° De 6 heures pour chaque passage d'une ligne sur l'autre de la même administration, lorsque la marchandise doit changer de train à la gare de jonction.

Les marchandises qui ne sont pas livrables à domicile doivent être retirées par le destinataire dans les 24 heures qui suivent la remise de la lettre d'avis et si celle-ci est expédiée par la poste, dans les 36 heures qui suivent la mise à la poste. Toutefois, lorsque ces délais expirent un jour férié, l'enlèvement de la marchandise peut être affectué le jour suivant.

En cas de non enlèvement dans les délais, il est perçu :

a) Pour les marchandises par expéditions partielles ou par wagons complets à décharger par le chemin de fer 0 fr. 10 par 100 kilog. et 24 heures, si elles appartiennent aux cinq premières classes de la nomenclature des marchandises et 0 fr. 05 si elles sont rangées dans les classes 6, 7 et 8.

b) Pour les wagons complets à décharger par le public 6 fr. par jour et par wagon.

Dans le cas d'affluence extraordinaire de marchandises ou d'interruption de service, le délai fixé pour l'enlèvement des marchandises peut être réduit de 1/3 et par contre les frais de magasinage ou de stationnement sont augmentés de 1/3.

Suisse. — En ce qui concerne les expéditions partielles et les wagons complets à charger par le chemin de fer, le délai de transport commence à courir à partir de l'heure de minuit qui suit l'heure à laquelle la lettre de voiture a été timbrée. Pour les wagons complets à charger par le public, le chargement doit pouvoir commencer 24 heures dans les gares principales et 48 heures dans les gares secondaires après la commande de matériel.

Il est compté deux jours de délai pour l'expédition et un jour pour chaque parcours indivisible de 125 kilom., les dimanches et jours de fêtes générales n'entrant pas en compte dans le calcul des délais.

Si la marchandise n'est pas adressée gare restante, le chemin de fer doit, « dans les 24 heures au plus tard après l'arrivée de la marchandise, présenter la lettre de voiture au destinataire ou tout au moins lui envoyer

une lettre d'avis par la voie d'usage, puis sans autre retard lui délivrer la marchandise ».

Les envois adressés gare restante doivent être enlevés 24 heures après leur arrivée.

Les dimanches et jours de fêtes n'entrent pas dans le compte des délais.

Un droit de magasinage est dû pour toute marchandise qui ne serait pas enlevée dans le délai réglementaire ; il varie de 0 fr. 05 à 1 fr. par 100 kilog.

Allemagne. — En tous points comme la Hollande : le règlement de transport néerlandais, étant postérieur au règlement de transport allemand, s'est très visiblement inspiré de ce dernier.

En ce qui concerne les frais de magasinage et de stationnement ils sont les suivants :

EXPÉDITIONS PARTIELLES.

Magasinage à couvert 0m,10 p. f. par 100 kg. et par 24 heures
— à découvert 0m,04 — —

WAGONS COMPLETS.

Pour la 1re période de 24 heures 2m par wagon
— 2e — 3m —
— chaque période suivante 4m —

137. — Désinfection des wagons. L'article 58 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. vise les frais de désinfection qui sont perçus quel que soit le tarif appliqué à l'envoi (tarif général ou tarif spécial).

Il est perçu, à titre de frais de désinfection, lorsque cette désinfection est prescrite par les règlements, les taxes ci-après (1) :

0 fr. 60 par cheval, poulain, âne, mulet, autruche, chameau, dromadaire ;

0 fr. 45 par bœuf, taureau, vache, biche, cerf, daim ;

0 fr. 25 par veau, porc ou chevreuil ;

0 fr. 10 par mouton, agneau, brebis, chèvre.

Toutefois pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser 3 fr. par wagon à un seul plancher et 4 fr. 50 par wagon à deux planchers.

La taxe de 3 fr. par wagon à un seul plancher et de 4 fr. 50 par wagon à deux planchers est perçue lorsque, sur la demande de l'expéditeur, un wagon est spécialement affecté à ces animaux quel qu'en soit le nombre.

Une taxe de 3 fr. par wagon est due pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes dans le cas où la désinfection est prescrite par les règlements.

Quel que soit le nombre des Compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement ; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible.

Les taxes ci-dessus déterminées sont également dues quand les animaux énumérés au présent article sont transportés en caisses, en cages ou en paniers.

---

(1) A majorer de 25 °/o loi du 31 mars 1918 et de l'Impôt d'Etat (loi du 29 juin 1918).

Des frais de désinfection ont été prévus pour la première fois par arrêté ministériel du 16 avril 1872 qui ne prévoyait qu'une taxe (de 3 fr.) par wagon ; cet arrêté de même que celui du 27 octobre 1877 — qui visait la même perception — étaient particuliers à la peste bovine ; ils ne s'appliquaient donc qu'aux bovins à l'exclusion des autres races d'animaux.

Le premier arrêté qui réglementa d'une manière générale les frais de désinfection fut celui du 30 avril 1883 qui prescrivit des taxes de :

0 fr. 40 par cheval, poulain, âne, etc.
0 fr. 30 par bœuf, taureau, vache, etc.
0 fr. 15 par veau, porc, etc.
0 fr. 05 par mouton, agneau, etc.

avec maximum de 2 fr. par wagon à un plancher et de 3 fr. par wagon à deux planchers.

Ces diverses taxes, maintenues par l'arrêté du 1er avril 1898 rendu par application de la loi du 21 juillet 1881 et par celui du 27 octobre 1900, furent majorées de 50 % par l'arrêté du 9 avril 1918.

Quant à la taxe de désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes, elle fut initialement prévue à 2 fr. par l'arrêté du 27 octobre 1900, et majorée également de 50 % par le dit arrêté du 9 avril 1918.

Les wagons spéciaux appartenant à des particuliers et ayant servi au transport d'animaux sont désinfectés par les soins des Compagnies dans les mêmes conditions que leur propre matériel ; les Compagnies perçoivent en conséquence les taxes prévues au dit art. 58.

138. — Marchandises en souffrance. L'article 59, des conditions d'application des tarifs généraux P. V., précise ce qu'on entend par marchandises en souffrance :

La Compagnie est tenue, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de souffrance est mis à la poste par la gare destinataire dans les 24 heures qui suivent la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai est augmenté d'un délai égal à celui de camionnage ou de réexpédition, sans toutefois que cet allongement puisse dépasser 48 heures.

Les délais ci dessus sont augmentés des dimanches et jours fériés.

On entend par marchandises en souffrance :

1° Celles qui ont été refusées par le destinataire ;

2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué ;

3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de quatre jours compté :

pour les marchandises livrables en gare, soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire ;

pour les marchandises livrables à domicile et dont le destinataire est absent, du lendemain du retour de la marchandise à la gare ;

4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

La marchandise qui a fait l'objet de l'avis de souffrance reste à la disposition du destinataire primitif, dans les conditions du droit commun, jusqu'à la réception par la gare destinataire des instructions nouvelles de l'expéditeur.

Les majorations de taxe pour magasinage ou stationnement prolongé sont applicables d'office.

Toutefois, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, le chemin de fer ne peut percevoir le montant intégral de ces majorations que si l'avis de souffrance a été adressé à l'expéditeur dans les délais prévus par les conditions d'application des tarifs généraux. Si cet avis est lancé tardivement, les taxes de magasinage et de stationnement non majorées sont seules opposables à l'expéditeur pour la période comprise entre la date à laquelle l'avis de souffrance aurait dû être envoyé et celle à laquelle il l'a été effectivement.

L'envoi à l'expéditeur de la lettre contenant l'avis de souffrance donne lieu à la perception d'une taxe de 15 centimes.

Alors que l'arrêté du 27 octobre 1900 faisait obligation aux Compagnies de prevenir l'expéditeur — en cas de souffrance — du jour où devaient commencer les majorations de taxes pour magasinage ou stationnement prolongé, l'art. 59 disait en effet :

« La Compagnie ne peut percevoir les majorations de taxe pour magasinage ou stationnement prolongé que si l'avis de souffrance, adressé obligatoirement à l'expéditeur, indique le jour où commence la majoration. A défaut de cette indication, la taxe de 0 fr. 05 par 100 kg. et par jour et celles de 5 ou de 10 fr. par wagon et par jour restent seules applicables.

L'envoi à l'expéditeur de la lettre contenant l'avis de souffrance et éventuellement l'avis de majoration de taxe donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 15. »

l'arrêté du 15 janvier 1917, qui fixa de nouveaux frais de stationnement et de magasinage (voir I, notes 100 et 111), détermina que les majorations sont applicables d'office, étant entendu que la souffrance doit être signalée à l'expéditeur dans les délais fixés par l'art. 59 sus-visé, tout retard pour aviser de la souffrance devant influer sur l'application des majorations.

Soit, par exemple, une marchandise par wagon complet dont la manutention doit être faite par le destinataire, dûment avisé. Celui-ci ne venant pas la retirer, elle tombe en souffrance au bout de quatre jours et la gare destinataire doit mettre à la poste l'avis de souffrance dans les 24 h. après ce délai de quatre jours expiré, c'est-à-dire pratiquement le cinquième jour.

Si cette mise à la poste est retardée de 48 heures, et n'a lieu que le septième jour, ce retard aura pour conséquence de n'autoriser la Compagnie à percevoir que les frais de stationnement suivants, au lieu de ceux inscrits en regard :

	L'AVIS de souffrance EST LANCÉ le 5e jour	L'AVIS de souffrance EST LANCÉ le 7e jour
	francs	francs
2e jour de séjour en gare (1er jour après le délai d'enlèvement). . .	10 »	10 »
3e jour	20 »	20 »
4e jour	30 »	30 »
5e jour	30 »	10 »
6e jour	30 »	10 »
7e jour	30 »	30 »
etc.	*etc.*	*etc.*

139. — Retour immédiat à l'expéditeur des marchandises en souffrance. Lorsqu'une marchandise tombe en souffrance à la gare d'arrivée soit à cause du refus du destinataire soit pour tout autre motif, cette gare, nous l'avons vu, doit aviser l'expéditeur et lui demander ses instructions, d'où perte de temps qui, lorsqu'il s'agit de marchandises périssables, peut avoir un résultat préjudiciable aux intérêts de l'expéditeur.

Il serait donc utile que l'Administration supérieure mît à l'étude la proposition donnant à l'expéditeur le droit de prescrire sur sa déclaration d'expédition le retour immédiat de la marchandise en cas de refus par le destinataire, étant entendu :

a) Que le refus du destinataire serait formulé par écrit et spécifierait que ce refus est motivé par une cause étrangère au transport ;

b) Que, sauf avis contraire de l'expéditeur, le retour serait effectué dans les mêmes conditions de taxation et de vitesse qu'à l'aller.

A défaut de refus donné par écrit par le destinataire, la marchandise serait traitée comme si la déclaration d'expédition ne comportait pas la mention de retour en cas de refus ; il en serait de même lorsque le destinataire aurait spécifié par écrit qu'il refuse la marchandise pour cause d'avarie ou de retard. Dans ces deux cas, la souffrance suivrait son cours dans la forme habituelle.

140. — Modification du contrat de transport primitif. L'article 60 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. dit :

Les instructions de l'expéditeur ayant pour objet la modification du contrat de transport primitif doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé à l'expéditeur (1).

Ces instructions peuvent être adressées, soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois, pour les expéditions grevées de rembour-

(1) Le récépissé à l'expéditeur sera restitué à l'intéressé si cette restitution fait l'objet d'une demande écrite, soit dans l'ordre de modification du contrat, soit dans une lettre ultérieure.

Toute demande de cette nature devra être accompagnée d'une enveloppe affranchie, à l'adresse de l'expéditeur.

sement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice.

Une gare qui reçoit d'un expéditeur, dans la forme prescrite par ledit art. 60, l'ordre d'arrêter un envoi en *cours de route* pour le livrer à un autre destinataire ou pour lui donner une nouvelle destination, doit-elle obtempérer à cet ordre ?

Si en fait les compagnies y consentent, en droit les dispositions de l'art. 60 en stipulant que les instructions concernant la modification du contrat de transport primitif peuvent être adressées soit à la gare expéditrice soit à la gare destinataire, établissent que les ordres de modification du contrat ne peuvent avoir d'effet que lorsque la marchandise se trouve encore à la gare de départ ou qu'elle est arrivée à la gare destinataire et ne s'appliquent pas lorsque la marchandise est en cours de route.

L'art. 60 devrait être modifié en conséquence afin que ce qui est une tolérance devienne un droit.

Qu'entend-on par modification du contrat de transport primitif ? En règle générale, on entend : la faculté pour l'expéditeur de changer la destination de l'envoi, de délivrer la marchandise à un autre destinataire que celui désigné primitivement, de grever ou de dégrever un envoi d'un remboursement ; mais, à notre avis, il n'appartient pas à un expéditeur notamment de dire qu'une expédition faite au tarif spécial devra être taxée au tarif général, que cette expédition remise en grande vitesse sera faite en petite et qu'un port payé sera substitué à un port dû, tant que l'art. 60 n'aura pas été du moins modifié en conséquence.

Certains expéditeurs, dans le but de laisser ignorer à leurs concurrents les noms et adresses de leurs destinataires, ou pour ne pas faire connaître à leurs acheteurs la provenance réelle des marchandises qui leur sont destinées, se font expédier ces marchandises à leur propre adresse, livrables en gare : puis, ils invitent le chef de la gare de destination, soit par lettre, soit par carte postale, soit même par dépêche, à opérer la livraison à un destinataire qu'ils indiquent.

De pareils ordres ne sont réguliers que s'ils sont transmis par l'entremise de la gare expéditrice seule en mesure d'apprécier s'ils émanent bien des expéditeurs.

La Cour de Cassation (25 juin 1913) a en effet posé pour principe que les dispositions de l'art. 60 doivent être observées littéralement :

Aux termes de l'article 60 des tarifs généraux pour les transports en P. V., les instructions de l'expéditeur qui ont pour objet de modifier le contrat de transport primitif, doivent être données par un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé délivré à l'expéditeur.

Cet article concerne, sans exceptions, toutes les modifications apportées au contrat de transport primitif, et ses dispositions doivent être littéralement observées.

Un expéditeur a-t-il droit de grever de remboursement un envoi déjà en cours de route ?

L'expéditeur pouvant modifier, en l'augmentant ou en le diminuant,

le remboursement qu'il a fait suivre, une Compagnie ne peut, à notre avis, s'opposer à ce qu'un expéditeur donne, une fois l'expédition en cours de route, l'ordre de grever d'un remboursement ladite expédition, sous réserve, toutefois, que l'expéditeur fasse le nécessaire dans les conditions fixées par l'art. 60, c'est-à-dire qu'il formule sa demande à la gare expéditrice en y joignant le récépissé expéditeur. Le cas est d'ailleurs prévu à l'art. 15 de la Convention de Berne pour les transports internationaux (1).

Les Compagnies ont été amenées à exiger que les demandes de réduction ou d'annulation des remboursements soient transmises par l'intermédiaire des gares expéditrices pour éviter les fraudes qui pourraient être commises par des destinataires indélicats, ces derniers pouvant, en effet, au moyen de faux ordres d'annulation adressés directement aux gares destinataires, se faire livrer des marchandises sans paiement du remboursement.

Les gares expéditrices connaissent généralement les expéditeurs de colis contre remboursement ; dans tous les cas, si elles éprouvent un doute elles peuvent par une enquête rapide, s'assurer que les ordres qui leur sont remis sont bien autenthiques ; cela ne serait pas possible aux gares destinataires si les ordres pouvaient leur être donnés directement.

141. — Frais de formalités en douane des transports par voie ferrée. Art. 61 des conditions d'application des tarifs généraux P. V.

Les prix et conditions moyennant lesquels les Compagnies de chemins de fer se chargent d'accomplir les formalités nécessaires pour le passage de marchandises en douane, variaient suivant les réseaux ; les taxes perçues étaient fixées : pour la G. V. dans le tarif spécial 20, pour la P. V. dans le chapitre VI du tarif spécial 29.

Il était « utile et rationnel d'établir, sur ce point, une tarification uniforme, le public ayant intérêt à ce que le même régime soit partout appliqué, l'identité de tarif étant justifiée par l'identité des services à rémunérer. Ces services étant de ceux qui ne se rapportent qu'indirectement au transport des marchandises, leur réglementation devait être rattachée à celle des frais accessoires (2) » (bien que l'art. 51 du cahier des charges ne fasse aucune allusion aux perceptions pour formalités en douane).

Sur la proposition des Compagnies et après avis du Comité Consultatif le Ministre prit un arrêté (le 10 avril 1918), rattachant ces frais de for-

---

(1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise : soit en la retirant à la gare de départ ; soit en l'arrêtant en cours de route ; soit en la faisant délivrer, au lieu de destination, ou en cours de route, ou encore à une station située soit au-delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture ; soit en ordonnant son retour à la gare de départ. Le chemin de fer peut à son gré, à la demande de l'expéditeur, accepter des dispositions ultérieures tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait de remboursements, ou bien à l'affranchissement des envois. Des dispositions ultérieures autres que celles indiquées ci-dessus ne sont pas admises.

(2) Rapport de M. Colson au Comité Consultatif des chemins de fer.

malités en douane aux frais accessoires qui font l'objet des art. 61, 62 et 63 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. 1).

La question était pendante depuis 22 ans, car en effet par une délibération du 27 novembre 1895 le Comité Consultatif des chemins de fer émettait déjà l'avis que les frais de formalités en douane devaient être compris dans les frais accessoires pris par arrêté ministériel.

L'article 61 G. V. 64) vise les *conditions générales d'accomplissement des formalités en douane :*

a) Facilité pour l'expéditeur de faire exécuter les opérations de douane par toute personne de son choix, en lui adressant l'expédition soit à la gare en douane, soit à la gare desservant le port d'embarquement pour qu'elle en prenne livraison et en assure la réexpédition, s'il y a lieu, après l'accomplissement des formalités douanières ;

b) Obligation de remplir les formalités en douane avant la remise de la marchandise au destinataire ;

c) Perception des frais habituels de magasinage ou de stationnement pour le séjour des expéditions dans les gares de douane en vue de l'accomplissement des formalités douanières au départ, en cours de route ou à l'arrivée, étant entendu :

1° Que les droits de magasinage ou de stationnement ne sont perçus (d'après l'art. 62, G. V. 65) que si la durée de l'arrêt que subit la marchandise pour l'accomplissement de ces formalités, dépasse 48 heures, et seulement sur l'excédent de cette durée ;

2° Que si les durées de séjour ne sont du fait ni de l'expéditeur ni du destinataire, ni de leurs mandataires, ni du chemin de fer, les droits de magasinage ou de stationnement sont calculés uniformément sur le 1/3 du taux prévu pour la première période de 24 heures d'excédent de séjour (voir I, notes 100, 111 (P. V.), 174 (G. V.).

d) Conduite, aux frais de l'intéressé avec toutes les conséquences de droit, de toute marchandise dont l'administration des douanes ordonne le transfert d'office dans ses entrepôts ou celle dont le transfert aura été rendu nécessaire par l'encombrement momentané et dûment constaté des installations douanières de la gare.

L'article 62 (G. V. 65) a trait à *l'accomplissement des formalités de douane par le chemin de fer :*

a) Spécification que les formalités en douane qui ont lieu en cours de route, c'est-à-dire avant l'arrivée à la destination définitive inscrite dans le document qui constate le contrat de transport, sont remplies exclusivement par le chemin de fer (sauf pour les transports franchissant la frontière de terre d'Espagne, ou à moins d'indication contraire dans les tarifs) et ce d'après les renseignements fournis par l'expéditeur sur une déclaration spéciale et complétés ultérieurement, s'il y a lieu, par l'expéditeur, le destinataire ou leurs mandataires ;

b) Mise à la charge des expéditeurs ou des destinataires, des frais,

(1) Et art. 64 65 et 66 des tarifs généraux G. V.

amendes, confiscations, etc., infligés par la douane française pouvant résulter des renseignements irréguliers ou incomplets fournis par eux ;

c) Obligation de verser au chemin de fer, s'il le juge nécessaire, une provision représentant le montant des sommes exigibles par l'administration des douanes et ce dans le but de couvrir la responsabilité éventuelle du chemin de fer vis-à-vis de cette administration, notamment en cas d'opérations pour admission temporaire (voir IV, note 275) ;

d) Faculté pour l'expéditeur (ou son mandataire désigné sur la pièce formant contrat de transport) d'assister aux opérations de douane effectuées par le chemin de fer pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification douanière et présenter des observations;

e) Fixation des droits à percevoir par les administrations de chemins de fer pour les opérations en douane.

Ces frais (1), qui sont les mêmes qu'il s'agisse d'envois en grande ou en petite vitesse, varient suivant le régime sous lequel voyage l'expédition (entransit ordinaire ou en transit international) et suivant qu'il s'agit de transports :

1° Déclarés pour la consommation, pour l'entrepôt, pour la consignation ou pour l'admission temporaire ;

2° Transitant à travers la France ;

3° Allant d'un bureau de douane de l'intérieur à l'étranger ;

4° Venant de l'étranger sur un bureau de douane de l'intérieur ;

5° Allant d'un bureau de douane de l'intérieur à un bureau de douane de l'extérieur ;

6° Donnant lieu à une vérification spéciale, pour des opérations telles que le drawbach.

Et enfin d'après l'importance des expéditions et suivant que la marchandise exige ou non une vérification douanière détaillée.

L'article 63 (G. V. 66) se réfère à *l'accomplissement des formalités en douane par le public :*

1° Au départ ou à l'arrivée.

2° En cours de route.

Etant entendu :

a) Dans le premier cas, que les délais à observer pour la remise de la marchandise au chemin de fer au départ ou pour son enlèvement à l'arrivée, demeurent tels qu'ils sont fixés par les arrêtés ministériels en vigueur ou par les tarifs spéciaux applicables.

b) Dans le deuxième cas, que les formalités en douane, ainsi que les opérations accessoires qui en sont la conséquence : manutention, pesage, comptage, etc., incombent à l'ayant-droit (expéditeur, destinataire ou mandataire) avec toutes les conséquences de droit et sans que la marchandise puisse sortir de la gare sauf pour être mise en magasin ou en entrepôt sur l'ordre ou après autorisation du service de la douane.

---

1) A majorer de 25 °/₀ et passibles de l'Impôt d'Etat (25 °/₀ s'il s'agit de finances 10 ou 5 °/₀ s'il s'agit de tous autres envois).

Cet article 63 (G. V. 66) spécifie *in fine* que, lorsqu'à l'occasion des formalités de douane qu'il n'accomplit pas, le chemin de fer effectue certaines opérations accessoires, telles que manutention, pesage, comptage, etc.... il est autorisé à percevoir les frais de ces opérations aux taux fixés par les arrêtés ministériels sur les tarifs en vigueur.

142. — *Vérification détaillée.* — Les marchandises sujettes à vérification douanière détaillée sont celles pouvant exiger le déballage, réemballage, débondage, rebondage ou jaugeage, etc., nécessitant par conséquent l'intervention de l'emballeur (1) ; ces marchandises sont imposées à l'entrée d'après l'arrêté à une taxe double de celle qui frappe les marchandises non sujettes à cette formalité.

Il s'est produit à plusieurs reprises des difficultés entre les Compagnies et les importateurs au sujet du sens à attribuer aux mots « *sujettes* » ou « *non sujettes* » à la vérification qui figuraient dans les tarifs G. V. 20 et P. V. 29 des Compagnies.

D'après la Jurisprudence de la Cour de Cassation (14 janvier 1891) on ne doit considérer comme sujettes à la vérification détaillée que les marchandises qui ont subi effectivement la vérification : en d'autres termes, la taxe au double ne doit être exigée que lorsqu'il y a eu, en fait, vérification détaillée et par suite pour les seuls colis ayant nécessité l'intervention de l'emballeur, la taxe au droit simple étant appliquée aux autres colis non soumis à la vérification.

La Cour d'appel d'Aix (31 décembre 1891-10 mai 1892) a décidé, au contraire, qu'il suffit, aux termes du tarif, que les marchandises soient par leur nature sujettes à la vérification détaillée pour que la taxe au double soit imposée, sans qu'il y ait à distinguer entre celles qui l'auraient subie et celles qui en fait y auraient échappé.

A notre avis pour que la double taxe ne soit perçue que sur les marchandises ayant subi en fait la vérification détaillée (intégrale ou par épreuves) (2), autrement dit qu'elle soit en fonction du nombre de colis effectivement vérifiés, il aurait fallu que le mot « *sujettes* » fut remplacé par celui « *soumises* » à la suite de « marchandises » : l'expression « sujettes » a un caractère général, le terme « soumises » a un caractère conditionnel ; en effet, une marchandise, bien que sujette par sa nature à une vérification détaillée, peut très bien ne pas être soumise à cette vérification.

Le tableau des frais pour formalités en douane que les compagnies sont autorisées à percevoir par l'arrêté ministériel du 10 avril 1918 disant simplement : « Marchandises sujettes — ou non — à une vérification détaillée », la perception au double (quel que soit le nombre de colis — composant un envoi — ayant été soumis à vérification détaillée), doit être appliquée pour l'ensemble des colis, les taxes pour formalités en douane conservant le caractère de taxes forfaitaires, indépendantes du nombre et de l'importance des vérifications réellement effectuées par le service des douanes.

(1) Le tarif assimile aux marchandises sujettes à la vérification détaillée celles qui sont accompagnées d'un acquit de douane ou de régie à faire décharger (et ce en raison des démarches à faire auprès du service intéressé et des pièces à établir).

(2) Nous verrons plus loin IV, note 281, que le service des douanes peut opérer par épreuves.

CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX P. V.

communes aux Chemins de fer de l'Est, de l'État (ancien réseau), de l'État (réseau racheté de l'Ouest), du Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des Ceintures.

143. — Demande du tarif.

ARTICLE 1er.

Demande du tarif et calcul du prix de transport (1). — Tout expéditeur qui veut profiter, sur les réseaux ci-dessus dénommés, des tarifs spéciaux, intérieurs ou communs de ces réseaux, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : « *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit* », avec ou sans indication de l'itinéraire.

A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux.

L'une quelconque des mentions « *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit* » implique l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer. Elle entraîne, pour les réseaux dénommés, l'obligation de calculer le prix de transport conformément aux dispositions ci-après :

a) **Transports entre deux gares des réseaux dénommés :**

Les réseaux dénommés sont tenus d'appliquer, sur l'ensemble de leur parcours, le prix le plus réduit, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix de leurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), soit entre eux, soit avec les prix de leurs tarifs généraux, quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure, ainsi qu'aux dispositions ci-après :

Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : « *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit* », indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire sur les réseaux dénommés et résultant des Tarifs énumérés à l'alinéa précédent.

Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit établir le prix de transport en recherchant, au moyen des mêmes tarifs, sur l'ensemble des réseaux dénommés, au besoin par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur.

b) **Transports entre une gare d'un réseau dénommé et une gare d'un réseau non dénommé et inversement, ou en transit par les réseaux dénommés :**

1° *Transports en provenance d'une gare d'un réseau dénommé et à destination d'une gare d'un réseau non dénommé.*

L'expéditeur doit indiquer sur sa déclaration d'expédition le point de

---

(1) Lorsqu'ils en portent mention explicite, les tarifs communs entre réseaux non dénommés français (a) doivent être utilisés pour la détermination du prix le plus réduit, dans les mêmes conditions que les tarifs communs entre réseaux dénommés.

(a) C'est-à-dire réseaux secondaires.

transit avec le réseau non dénommé par lequel le prix de transport devra être établi. En l'absence de cette indication, la gare expéditrice recherche le point de transit correspondant à l'itinéraire le plus court par les rails des réseaux dénommés et du réseau non dénommé sur lequel se trouve la gare de destination.

La gare expéditrice se conforme aux règles édictées par le § a) ci-dessus pour appliquer le prix de transport jusqu'au point de transit.

2° *Transports en provenance d'une gare d'un réseau non dénommé et à destination d'une gare d'un réseau dénommé.*

La gare de transit avec le réseau dénommé à laquelle la marchandise est remise par le réseau non dénommé, vérifie ou établit le prix de transport sur les réseaux dénommés jusqu'au point de destination, en se conformant aux règles fixées par le § a) ci-dessus.

3° *Transports entre deux gares de réseaux non dénommés en transit par les réseaux dénommés.*

La gare de transit avec le réseau dénommé à laquelle la marchandise est remise par le réseau expéditeur non dénommé, vérifie ou établit le prix de transport sur les réseaux dénommés, en se coformant aux règles prévues par l'alinéa 1° ci-dessus du présent § *b*).

Antérieurement au 1er janvier 1901 (1) lorsqu'un expéditeur demandait sur sa déclaration d'expédition l'application du tarif réduit, il n'était pas certain de l'obtenir, les Compagnies n'étant pas tenues de rechercher la combinaison réalisant la taxe la moins élevée : elles n'étaient obligées que de suivre la voie la plus courte (2) entre la gare expéditrice et la gare destinataire, or cette voie ne répondait pas toujours à la taxe la plus économique laquelle n'était appliquée que si l'expéditeur précisait sur sa déclaration les itinéraires à revendiquer avec les points de soudure des tarifs ; en un mot il appartenait à l'expéditeur de rechercher lui-même « au moyen du dédale des tarifs » la combinaison la plus avantageuse, « sous

---

(1) L'article 1er des conditions d'application communes antérieures à 1901 (a) disait en effet :

Les prix des tarifs spéciaux ne sont appliqués qu'autant que l'expéditeur en fait la demande sur sa déclaration d'expédition. Cette demande peut être faite par l'une des mentions : tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit considérées comme équivalentes et entraînant, *ipso facto*, l'acceptation par l'expéditeur de toutes les conditions que comporte le tarif à appliquer.

A défaut de cette demande préalable, l'expédition est soumise de droit aux prix et conditions du tarif général.

(a) Les premières conditions communes parurent en décembre 1889.

(2) La règle d'après laquelle les marchandises doivent suivre l'itinéraire le plus court — à moins de réquisitions contraires de l'expéditeur — a été fréquemment formulée par la Jurisprudence et admise sans contestation par la doctrine. Cette règle peut être ainsi résumée : 1° l'expéditeur est maître de l'itinéraire : quand il le désigne, soit expressément soit implicitement par le choix d'un tarif spécial qui comporte un itinéraire déterminé, la Compagnie doit se conformer rigoureusement à cette désignation ; 2° l'expéditeur n'a-t-il donné aucune indication quant à l'itinéraire, s'en est-il référé au droit commun, c'est la voie la plus directe, kilométriquement la plus courte, qui doit être suivie et cela sans distinction entre la grande et la petite vitesse.

Bulletin annoté des Chemins de fer, Lamé-Fleury,
Année 1899, arrêt du 26 juin 1899 de la Cour de Cassation.

peine de payer parfois la taxe la plus chère tout en ayant cependant réclamé l'application du tarif le plus réduit ».

Depuis le 1er janvier 1901 (décision ministérielle du 27 octobre 1900) cette situation a changé : il suffit en effet que tout expéditeur demande sur sa déclaration l'application du tarif réduit pour que la Compagnie soit mise dans l'obligation de rechercher, même en dehors du réseau expéditeur, toutes les combinaisons possibles réalisant la taxe totale la moins coûteuse, depuis la gare de départ jusqu'à celle d'arrivée.

Bien entendu (2 alinéa du § *a* de l'art. 1er) si l'expéditeur, après avoir inscrit sur sa déclaration : tarif réduit, indique un itinéraire, la gare expéditrice doit appliquer le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire, sans avoir à rechercher si un autre itinéraire n'aurait pas accordé un prix plus réduit.

Il résulte des prescriptions dudit art. 1er des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V. communes aux grands réseaux d'intérêt général :

1° Que pour le calcul de la taxe d'un transport en provenance d'une gare des grands réseaux (réseaux dénommés) et à destination d'une gare de ces mêmes réseaux, il n'y a pas lieu de rechercher si la taxe la plus réduite ne résulterait pas de l'emprunt d'un réseau secondaire (réseau non dénommé), lorsque l'expéditeur n'a pas expressément revendiqué l'itinéraire empruntant le réseau non dénommé.

Une gare A (réseau dénommé) n'a pas à rechercher pour effectuer une expédition sur B (gare commune audit réseau et à un réseau secondaire (réseau non dénommé) si la taxe ne serait pas plus économique en taxant par AA'B, c'est-à-dire en appliquant la taxe du grand réseau de A à A' et celle du réseau secondaire de A' à B ; elle doit se borner, à défaut de revendication de cet itinéraire détourné par l'expéditeur, à appliquer la taxe la plus réduite par l'itinéraire A B serait-elle plus élevée que par AA'B.

Avant le 1er décembre 1917, le texte de l'art. 1er des dites conditions des tarifs spéciaux P. V. :

Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux intérieurs ou communs, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit*, avec ou sans indication de l'itinéraire.

L'une quelconque de ces mentions implique l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer. Elle entraîne, pour le ou les transporteurs, l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble

du parcours, la taxe totale la plus réduite, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs) soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure, ainsi qu'aux dispositions ci-après :

Si, l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit,* indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, même en dehors de son réseau, et, s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur.

A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux.

pouvait prêter à équivoque : la Cour de Cassation (18 décembre 1911) avait en effet jugé que la combinaison étudiée plus haut, par la voie A A' B était conforme à l'esprit du § 4 de cet article aux termes duquel il incombait au transporteur de rechercher, même en dehors de son réseau, la voie la plus économique et que par suite cet article s'appliquait même dans le cas où la voie la plus économique s'établirait par les lignes d'un réseau secondaire.

C'est pour préciser la situation, que les Compagnies ont proposé au Ministre, qui l'a homologué (1), un nouveau texte de l'art. 1er mis en vigueur le 1er décembre 1917, qui prévoit le cas de transports en provenance ou à destination d'un réseau non dénommé (réseau secondaire) avec la manière de taxer les envois de l'espèce.

2° Que pour un transport partant d'une gare des grands réseaux ou des ceintures (réseaux dénommés) et à destination d'une gare d'un réseau secondaire (réseau non dénommé) ayant plusieurs points de jonction avec un grand réseau, la taxe la plus réduite doit être recherchée, seulement du point de départ à celui des points de jonction (ou de transit) avec le chemin de fer secondaire par lequel s'obtient la distance *totale* la plus courte, lorsque l'expéditeur n'a pas désigné expressément un autre point de transit.

---

(1) L'homologation a été retirée peu après pour nouvelle étude ; à l'heure où nous mettons sous presse le nouvel art. 1 n'a pas été remis en vigueur, c'est le texte de l'art. 1, des pages 214 et 215 mis en application le 1/1 1901 qui l'est encore actuellement.

Soit une expédition de A (gare d'un grand réseau à B gare d'un réseau secondaire lequel est en contact avec le grand réseau par 3 points de transit $x - y - z$.

Il y a lieu de rechercher simplement — si aucun itinéraire n'est revendiqué par l'expéditeur — quel est celui de ces 3 points de transit par lequel s'obtient la distance totale la plus courte de A à B (Az B par exemple) et de taxer par cet itinéraire, en appliquant de A à z la taxe la plus réduite, quand bien même une taxe moins élevée s'obtiendrait par un autre point de transit AxB notamment.

3° Que pour un transport en provenance d'une gare d'un chemin de fer secondaire, la gare de transit avec le grand réseau n'a qu'à rechercher la taxe la plus réduite dans les mêmes conditions que les gares expéditrices des grands réseaux.

Soit une expédition de A (gare d'un réseau secondaire) à B gare d'un grand réseau, remise à y un des 3 points de transit du réseau secondaire avec le grand réseau.

La gare commune y devra taxer l'envoi pour B par tel itinéraire qui donnera la taxe la plus réduite même en empruntant un autre réseau dénommé, par exemple par l itinéraire $y\ a$ B qui emprunte le grand réseau réceptionnaire de y à a et un autre grand réseau dénommé de a à B, alors que la voie courte serait par yx B.

144. — Différents genres d'itinéraires. L'article 1er prévoyant qu'une expédition de petite vitesse peut bénéficier sur simple revendication du tarif réduit, de toute combinaison de taxe donnant même par itinéraire détourné, la taxe la plus économique, il n'est pas sans intérêt de dire quelques mots des divers itinéraires, fictifs ou réels, qui peuvent être envisagés en matière de transports par chemins de fer.

Itinéraire court ou légal. — Est celui qui donne la plus courte distance entre le point de départ A et le point d'arrivée B d'un seul réseau ou de plusieurs réseaux, tel qu'il résulte soit du tableau des distances kilométriques, particulier au réseau envisagé, soit du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé par décision ministérielle.

Itinéraire de taxe. — Est celui qui fait ressortir le prix de transport le plus économique pour aller de A à B en utilisant fictivement, s'il y a lieu, un itinéraire détourné pouvant emprunter un réseau autre que celui du parcours considéré.

Cet itinéraire peut varier entre deux mêmes gares, lorsqu'il s'agit de transporter entre elles des marchandises différentes ; il est, d'autre part, susceptible de suivre un tracé des plus anormaux par le jeu des réductions

que peuvent présenter les tarifs sur certains parcours. Si la marchandise suivait ce tracé, qui comporte presque toujours des allongements considérables par rapport à l'itinéraire court, le transport serait grevé pour les Compagnies de frais supplémentaires de traction parfaitement inutiles.

Itinéraire d'acheminement. — Est celui que suit en réalité la marchandise pour aller de A à B et qui, s'il est rarement celui de taxe, n'est pas toujours celui légal, la Compagnie pouvant pour les besoins du service, avoir intérêt à emprunter diverses lignes autres que celles situées sur l'itinéraire court, parce que les Compagnies ont intérêt à transporter par les voies les plus rapides qui sont généralement en même temps celles qui ont une plus grande capacité de trafic.

Le passage des marchandises par une ligne de l'itinéraire court donnerait souvent lieu, en raison du profil de cette ligne, à un surcroît de frais d'exploitation qu'il est possible de réduire en détournant tout ou partie de ces marchandises par des lignes de plus grande capacité de transport et de meilleur profil.

Lorsqu'une marchandise doit emprunter plusieurs réseaux participant à une convention de partage de trafic, la marchandise doit — pour certaines relations visées à la Convention — être acheminée par un itinéraire appelé *itinéraire normal ou conventionnel*.

Soit une caisse de chocolat pesant 100 kg. expédiée en P. V. de Bercy sur Saint-Etienne-Chateaucreux, le tarif spécial (dans l'espèce le tarif spécial 3) a été revendiqué.

L'itinéraire court — par toutes voies P. L. M. — passe par Moret, Nemours, Nevers, Moulins, Thiers et Montbrison — distance 500 kilom.

Le tarif spécial P. V. 3 du P. L. M. n'accordant le barème 2 que par expédition d'au moins 1000 kg. ou payant pour ce poids, la taxe par la voie courte résulte donc de l'application de la 1re série du tarif général prévue pour cette denrée. La caisse considérée payera donc par tonne : 500 kilm. 1re série 74 fr. + 2 fr. 30 de frais accessoires de chargement à Bercy, de déchargement à Saint-Etienne et de gare tant au départ qu'à l'arrivée = 76 fr. 30 soit pour 100 kg. 7 fr. 63 (1).

Le chocolat, par expédition d'au moins 50 kg., bénéficiant sur le réseau de l'Est d'un prix ferme de 18 fr. 63 (frais accessoires compris) pour le parcours d'Emérainville-Pontault à Is-sur-Tille, l'itinéraire détourné avec emprunt de l'Est est susceptible de donner une taxe plus économique que celle par l'itinéraire court ; cette taxe (1) devra s'établir comme suit :

Ceinture (2).	6km de Bercy à Bel-Air. Tarif général . .	1f08		
	Frais de gare à Bercy . . .	0f55	1 45	2f53
	Frais de chargement à Bercy .	0 60		
	1/2 droit de transmission à Bel-Air Cie	0 30		

(1) Majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918 et Impôt d'Etat (loi du 29 juin 1918) non compris.

(2) Les gares de petite vitesse têtes de ligne des réseaux aboutissant à Paris sont considérées comme gare de Ceinture.

Report .	6km				2f 53
Est . . .	26km de Bel-Air à Emerainville. Tarif général 1re série	4f 15			
	1/2 droit de transmission à Bel-Air Est	0 30	4f 45		23f 90
— . . .	279km d'Emerainville à Is-sur-Tille . . . (frais accessoires compris)		19 45		
P.L.M. . .	280km d'Is-sur-Tille à Saint-Etienne. Tarif général 1re série		43f 00		
	1/2 droit de transmission à Is-sur-Tille P. L. M.	0f 30			44f 45
	Frais de gare à Saint Etienne.	0 55	1 45		
	Frais de décharge à St-Etienne.	0 60			
Au total .	591km				70f 88
	Par tonne, soit pour 100 kg. . . .		7f 10		

Il y a donc avantage à taxer par l'itinéraire détourné supérieur pourtant de 91 kilom. à l'itinéraire court.

Quant à l'itinéraire d'acheminement, il varie suivant des conditions du trafic ; il donne, en général, une distance presque toujours supérieure à celle de l'itinéraire court mais toujours inférieure à celle de l'itinéraire de taxe.

Bien que l'envoi soit acheminé par un itinéraire accusant une distance inférieure à celle de l'itinéraire de taxe, le calcul des délais de transport n'en sera pas moins établi par cet itinéraire de taxe (voir à ce sujet I, note 131, concernant les délais).

145. — Itinéraire différents applicables à une même expédition. Des marchandises diverses composant une même expédition peuvent-elles être taxées par des itinéraires différents afin de bénéficier des tarifs réduits en vigueur sur ces divers itinéraires ?

Les diverses parties d'une même expédition ne pouvant suivre des itinéraires différents, on ne peut les taxer que par un seul et même itinéraire, étant donné qu'il est loisible à un expéditeur qui trouverait avantage à revendiquer des itinéraires différents de scinder son envoi en autant d'expéditions qu'il y aurait d'itinéraires envisagés.

146. — Soudure d'un tarif comportant la manutention par la Compagnie à un tarif laissant la manutention à la charge du commerce. Est-il possible de faire aux envois par wagon complet l'application d'un tarif comportant la manutention par la Compagnie soudé à une gare voisine du point de départ, à un tarif qui laisse la manutention à la charge du public ?

Le contrat de transport ne pouvant recevoir son application qu'autant que les conditions prévues dans l'un et l'autre des tarifs revendiqués ne sont pas inconciliables, par suite, en droit strict, la soudure prévue par l'art 1er des conditions d'application des tarifs spéciaux n'est licite qu'entre tarifs pouvant se combiner dans leurs conditions essentielles, c'est-à-dire

comportant notamment les mêmes conditions de manutention au départ et à l'arrivée.

147. — Désignation des marchandises.

ARTICLE 2.

Lorsque les désignations de marchandises figurant au tarif général sont reproduites textuellement dans un tarif spécial, elles y ont la même portée qu'au tarif général. En particulier, lorsqu'une désignation suivie à la classification générale des mots « *non dénommés* » est reproduite dans un tarif spécial, suivie des mêmes mots, elle s'applique, dans le tarif spécial aux mêmes marchandises que dans le tarif général, c'est-à-dire à toutes celles qui ne sont pas dénommées à la classification générale.

En ce qui concerne la classification des marchandises, voir I, note 76.

148. Prolongation de délai.

ARTICLE 4.

A moins d'indication contraire dans les tarifs, les Administrations pourront prolonger de cinq jours au-delà des délais réglementaires, la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité.

En cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), les allongements de délais spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allongements sera seul appliqué.

Voir I, note 133, pour calcul des délais avec allongements résultant de l'application de tarifs spéciaux P. V.

149. — Frais accessoires.

ARTICLE 5.

Les frais accessoires prévus à l'article 11 des conditions d'application des tarifs généraux seront ajoutés aux prix des barèmes et aux prix fermes des tarifs spéciaux, à moins d'indication contraire desdits tarifs.

En cas d'application de barèmes communs ou de prix fermes communs, et sauf stipulation contraire dans les tarifs, il n'est rien perçu pour frais de transmission aux points de jonction reliant entre eux les réseaux qui participent à ces barèmes ou à ces prix fermes.

Lorsque les prix d'un tarif spécial comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare, ou seulement les frais de gare, ou lorsque, d'après les stipulations du tarif, il n'est rien ajouté à ces prix pour frais de chargement, de déchargement et de gare, il n'est point perçu de droit de transmission, au profit de l'Administration ou des Administrations participant à ce tarif, au point de jonction avec une autre Administration ne participant pas au tarif, pour les marchandises en provenance ou à destination de cette autre Administration, mais il n'est rien déduit des prix indiqués au tarif spécial.

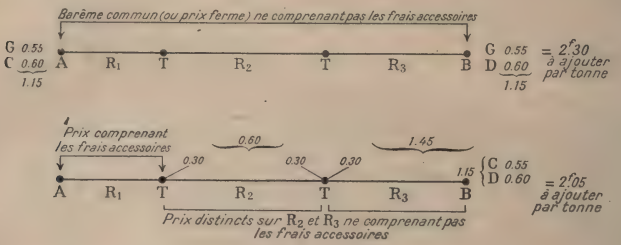
Lorsque le tarif spécial stipule l'addition, au prix d'un barème kilométrique, des frais accessoires fixés au chiffre total de 2 fr. 30 ou 1 fr. 50 par tonne, il est déduit la moitié de ces frais à chaque point de jonction avec

une autre Administration ne participant pas au tarif et le demi-droit de transmission est perçu au profit de l'Administration ou des Administrations participant à ce tarif.

Voir en ce qui concerne les frais accessoires *I, note 92.*

Les schémas ci-après précisent la portée des 1er et 2e alinéas de l'art. 5 ci-dessus :

Expéditions sans condition de tonnage de A à B empruntant 3 réseaux R_1 R_2 R_3, T représentant les frais de transmission, G ceux de gare C et D ceux de chargement et de déchargement.



150. — Manutention. — Fourniture des wagons.

ARTICLE 6.

a) **Manutention.** — Lorsque, aux termes du tarif spécial, les marchandises doivent être manutentionnées par l'expéditeur et par le destinataire, le chargement et le déchargement en sont opérés, avec toutes les conséquences de droit, par leurs soins et à leurs frais.

Toutefois si, dans ce cas, les Administrations, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, consentent à faire ces deux opérations ou seulement l'une d'elles, elles auront droit, en dehors des frais de gare, aux taxes prévues pour ces opérations par l'arrêté ministériel concernant les frais accessoires.

b) **Fourniture des wagons.** — Les expéditeurs sont tenus de faire connaître à la gare de départ le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux, dont ils doivent ou peuvent effectuer le chargement : ils indiquent, en même temps, la nature et le poids approximatif de ces objets, ainsi que le réseau destinataire (1),

---

(1) LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT DES TRANSPORTS,

Vu les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, modifiée par la loi du 28 décembre 1888 ;

Considérant que, à raison de la pénurie de matériel roulant, il est indispensable, pour la bonne répartition de ce matériel que les services répartiteurs connaissent exactement la destination des wagons demandés par les expéditeurs.

Arrête :

ARTICLE 1er. — Pendant la durée de la guerre, les demandes de wagons faites en exécution de l'article 6 des conditions d'application des tarifs spéciaux devront, outre les indications prescrites par ledit article, mentionner expressément le nom de la gare destinataire. (*Voir la suite page 221*).

et spécifient si l'expédition doit être faite aux conditions des tarifs généraux ou des tarifs spéciaux.

Les expéditeurs peuvent formuler, par une seule et même lettre, des demandes de wagons pour des jours différents.

Les demandes sont enregistrées, à mesure qu'elles parviennent à la Compagnie, sur un registre spécial déposé dans les gares.

La Compagnie doit, dans la journée qui suit la réception de la demande, pourvu que celle-ci lui ait été adressée de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare, informer l'expéditeur des jour et heure :

où les wagons seront mis à sa disposition, s'il s'agit d'une demande de fourniture unique ;

où la première livraison de matériel sera faite, s'il s'agit d'une demande de wagons pour des jours différents.

Dans ce second cas, la même information est donnée, pour chacune des livraisons ultérieures, par un avis qui devra être expédié de manière à parvenir à l'expéditeur la veille, au plus tard, de la date indiquée par la Compagnie pour la livraison correspondante.

Les délais de transport courent, si la demande est parvenue avant la fermeture de la gare :

du lendemain de la réception de cette demande, quand l'expéditeur n'a pas indiqué la date à laquelle il désire avoir le matériel ;

de la date ou de chacune des dates indiquées par lui pour la ou les fournitures correspondantes, pourvu que la date unique ou la première des dates soit postérieure à celle de la réception de la demande.

Les délais ci-dessus fixés sont augmentés des retards que subirait le chargement des wagons, s'il n'était pas effectué dans les délais fixés par l'arrêté des frais accessoires. (Article 36 des Conditions d'application des tarifs généraux).

Les règles énoncées à l'article 53 des Conditions d'application des tarifs généraux, concernant les frais accessoires, pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises, sont appliquables aux avis à donner par l'expéditeur à la Compagnie et par la Compagnie à l'expéditeur pour la fourniture des wagons.

L'expéditeur qui voudrait user du téléphone pour les demandes de matériel doit tenir un registre qui contient les mêmes énonciations que celui de la Compagnie (même article 53) et qui est coté et paraphé par le Commissaire de surveillance.

Si les dispositions du 4e alinéa du § *b* du dit art. 6 obligent la Compagnie, (dans la journée qui suit la réception de la demande de wagons, pourvu que celle-ci ait été adressée à la gare de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare), *d'aviser* l'expéditeur des jour et heure de la mise à disposition, elles ne lui font pas obligation de mettre les wagons demandés à la disposition de l'expéditeur le jour qu'il a fixé : la Compagnie ne peut dans ce cas être recherchée pour retard qu'autant

---

Article 2. — Les demandes faites antérieurement au présent arrêté, qui n'auraient pas reçu satisfaction, cesseront d'être valables si, dans un délai de quinze jours, elles n'ont pas été complétées conformément aux prescriptions ci-dessus.

Paris, le 17 juillet 1917.

que la livraison de la marchandise à destination n'en a pas été faite dans les délais impartis par les tarifs.

Mais quelle que soit la date à laquelle le matériel (1) pourra être effectivement mis à disposition, la Compagnie doit en vertu du 4e alinéa précité, en informer l'expéditeur ; si une gare ne se conformait pas à cette disposition impérative, elle pourrait être recherchée dans le cas où un expéditeur ayant demandé du matériel pour une date déterminée se présenterait pour effectuer le chargement de ses marchandises et qu'il n'y trouverait pas le matériel disponible (Cour de Cassation, 12 mars 1903).

151. — Chargement des wagons.

ARTICLE 7.

a) **Charges complètes des wagons.** — L'expéditeur qui, aux termes du tarif, effectue le chargement, a la faculté d'utiliser la capacité entière du wagon, à la condition de ne pas dépasser la charge maximum que ce wagon peut porter, ni les dimensions des gabarits des Administrations participantes.

b) **Charges incomplètes.** — Tout envoi dont le poids est inférieur au minimum, soit par expédition, soit par chargement de wagon, exigé par le tarif spécial, est taxé, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit aux prix et pour le minimum de poids de ce tarif, soit d'après les tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

c) **Excédent de poids.** — Pour les tarifs spéciaux applicables avec un minimum de tonnage par wagon, une expédition dont le poids est supérieur à ce minimum est taxée au prix de ce tarif, si elle peut être chargée dans un seul wagon.

Dans le cas où elle ne pourrait être chargée dans un seul wagon, l'excédent de poids à charger dans un autre wagon, s'il est inférieur au minimum exigé par wagon, est taxé comme il est dit au paragraphe *b*.

Dans tous les cas où il y a lieu à application du tarif spécial, l'expédition entière est régie par les conditions de ce tarif.

d) **Minimum de poids.** — Le minimum de poids par wagon complet ou par expédition peut être constitué par des marchandises désignées, *soit dans un même tarif, soit dans des tarifs différents*, avec les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties, par les dits tarifs, aux mêmes conditions particulières, qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire et qu'enfin elles ne puissent se nuire ou s'avarier par le contact.

Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents, en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé.

---

(1) Les Compagnies s'efforcent autant qu'il est possible de fournir aux expéditeurs les types de wagons qu'ils demandent, mais en droit elles ne sont pas tenues de mettre à leur disposition des wagons d'un modèle déterminé. (Cour d'appel de Douai, 7 décembre 1899).

152. — Pesage.

ARTICLE 8.

A défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ, le poids du chargement des wagons pourra être constaté, au gré des Administrations, soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe établie au départ d'après la déclaration de l'expéditeur, sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu.

Voir pour le Pesage I, notes 96, 97 et 98.

153. — Barèmes communs. — Calcul des taxes.

ARTICLE 9

Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème, les taxes sont calculées par l'itinéraire le plus court, tel qu'il résulte de l'édition en vigueur du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé par décision ministérielle, pourvu que cet itinéraire emprunte exclusivement les voies des réseaux participant au tarif.

S'il en est autrement, les taxes établies par application du barème sont calculées d'après la distance de l'itinéraire le plus direct obtenu d'après les tableaux de distances particuliers à chacun des réseaux participants, y compris les Ceintures s'il y a lieu, et, dans ce dernier cas, par l'itinéraire le plus court, *via* Grande ou Petite Ceinture.

En ce qui concerne les réseaux du Nord et de l'Ouest, les distances à prendre pour le calcul des taxes sont les distances réelles.

154. — Distances réelles. — Distances à compter ou d'application. La distance légale ou réelle est la longueur réellement parcourue par le transport. Pour le calcul de la taxe totale on applique parfois des distances sensiblement plus faibles que celles réelles soit pour mettre sur un pied d'égalité certaines régions, soit pour donner satisfaction à des localités qui auraient pu profiter d'un tracé plus avantageux de la voie ferrée les desservant ; ces distances — qui doivent recevoir l'homologation ministérielle — portent le nom de distances à compter ou d'application.

Nous citerons par exemple la distance de Marseille à Cette qui en réalité est de 178 kilom. ; elle était en 1863 de 203 kilom. et n'est comptée pour le calcul des taxes qu'à 160 kilom. La Compagnie du Midi voulait en 1868 construire une ligne directe entre ces deux ports, ce qui aurait concurrencé le P. L. M., le Ministre donna un avis défavorable mais par contre obligea le P. L. M. (Convention du 1er mai 1863) à créer pour le parcours visé une distance d'application représentant la longueur du trajet projeté par le Midi.

Sur l'Ouest entre la Seine-Inférieure et le Calvados la nécessité d'aller trouver la Seine à Rouen entraine un long détour, en sorte que du Havre à Caen on compte 160 kilom. au lieu de la distance réelle de 245 kilom.

C'est la Compagnie du Nord qui détient le record des distances d'application dont plusieurs sont destinées à corriger les détours de la voie ferrée mais dont le plus grand nombre doit son origine à la concurrence de la

navigation. Les ports de Calais et de Dunkerque desservis par des canaux et situés respectivement à 295 et 304 kilom. de Paris, à 106 et 87 kilom. de Lille, bénéficient de distances d'application fixées pour ces deux ports aux chiffres égaux de 297 kilom. sur Paris et de 72 kilom. sur Lille. Le cas de Boulogne est plus particulier : bien que ce port n'ait avec Lille d'autre communication que la voie ferrée, dans le but de maintenir l'équilibre avec les ports concurrents, on ne compte que 88 kilom. alors que la distance réelle est de 127 kilom.

Il est des cas où la distance à compter est supérieure à la distance réelle, notamment lorsqu'il s'agit de lignes à pente très forte pour lesquelles on a majoré fictivement la distance véritable dans le but de se procurer une recette plus élevée pouvant se justifier par la dépense plus considérable qu'entraîne la traction ; nous citerons la section de Saint-Jean de Maurienne à Modane pour laquelle les distances ont été majorées de 50 °/₀ (cette majoration n'est pas applicable au transport des voyageurs) et la ligne du Fayet Saint-Gervais à Chamonix et à Vallorcine (majoration de 100 °/₀ pour tous transports).

Le système des distances d'application moins élevées que les distances réelles a été souvent critiqué. « Il donne lieu aux mêmes objections que celui des prix fermes (voir I, note 65) et se défend par les mêmes arguments. Les deux procédés en effet permettent d'adapter les prix aux besoins du commerce et aux nécessités de la concurrence ; mais leur emploi suppose des appréciations assez délicates, qui ont souvent une apparence d'arbitraire. Comme les prix fermes, les distances d'application ne doivent être admises que lorsque le besoin de réductions exceptionnelles est dûment justifié. Mais, lorsqu'il est reconnu que, entre deux points, la nécessité d'abaisser les tarifs au-dessous des prix ordinaires s'imposera pour la plupart des produits, une distance d'application permet d'atteindre le but plus simplement que l'insertion de prix fermes dans tous les tarifs spéciaux. La réduction, s'appliquant à tous les produits à la fois, a de plus l'avantage de ne pas offrir cette apparence de traité particulier que revêtent souvent les prix fermes appliqués aux marchandises qu'un ou deux établissements par exemple produisent seuls dans la région desservie par la gare expéditrice. Enfin cette réduction de distance constitue souvent un moyen avantageux d'éviter la construction d'un raccourci coûteux (1) ».

155. — Stations intermédiaires.

ARTICLE 10.

Les animaux et les marchandises expédiées sous le régime des tarifs spéciaux ordinaires communs ou non, en provenance ou à destination d'une gare non dénommée, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice desdits tarifs en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et

(1) Colson, *Tarifs et Transports*, 3ᵉ édition.

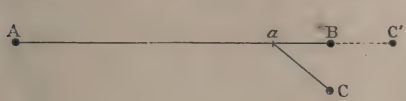
la première gare dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux d'exportation, communs ou non, par une station française non dénommée, mais intermédiaire entre deux points dénommés, peuvent bénéficier des prix de ces tarifs en payant pour la distance entre le point dénommé qui précède la gare expéditrice et le port ou point frontière par où doit s'effectuer l'exportation, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les gares situées sur l'itinéraire le plus court entre chacune des gares dénommées et les points de transit indiqués au tarif. Toutefois, et nonobstant le passage par la Grande-Ceinture, Paris continuera d'être traité comme gare intermédiaire. Les seules gares de Paris considérées comme intermédiaires sont les gares situées sur l'itinéraire le plus direct entre la gare expéditrice et la gare destinataire en empruntant les rails de la Petite-Ceinture (1) (2).

Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème pour les transports entre une gare quelconque d'un réseau et une gare quelconque d'un autre réseau, sous condition d'un parcours empruntant les deux réseaux, la clause ci-dessus s'appliquera comme si chacune des gares de ces deux réseaux était dénommée pour ses relations avec chacune des gares de l'autre réseau.

Lorsqu'un prix ferme est établi pour certains trajets, il est toujours possible d'en profiter dans une certaine mesure pour d'autres trajets au moyen d'une soudure. Si l'on veut par exemple faire profiter une marchandise expédiée de A à C d'un prix ferme existant de A à B on peut faire application de ce prix soudé de *a* à C au prix ordinaire du tarif ; si C que nous appelerons C′ se trouvait au delà de B dans la même direction, la soudure se ferait bien entendu de B à C′, B étant dans l'espèce sur l'itinéraire de A à C′.



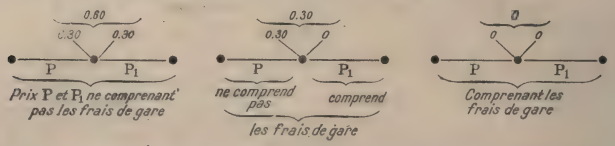
Autrement dit la *soudure* des prix est une opération qui consiste à fractionner fictivement le parcours de la marchandise et à réunir ou souder entre elles les taxes afférentes aux diverses sections, quand la taxe totale ainsi obtenue est inférieure à celle du tarif ordinaire entre les deux points extrêmes.

Seuls les réseaux du Midi et de l'Orléans perçoivent lorsque deux prix sont soudés à l'intérieur de l'un des réseaux, et ce, sauf indication contraire

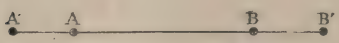
(1) Les gares de Boulogne-Billancourt, La Chapelle, Bercy, Ivry, sont considérées comme des gares de Petite-Ceinture.

(2) Exceptionnellement sont admises au bénéfice de la clause des gares intermédiaires, en outre des stations situées sur l'itinéraire le plus court, certaines gares désignées (Voir le recueil Chaix P. V.).

explicitement formulée dans leurs tarifs, des frais de soudure fixés par le tarif spécial P. V. N. 29 chapitre V (réglementations diverses) de celui de ces deux réseaux sur lequel est faite cette soudure. Ces frais sont de 0 fr. 30 par tonne et doivent être ajoutés, à chaque point de soudure, à chacun des prix soudés. Toutefois cette taxe de 0 fr. 30 ne doit pas être ajoutée à celui des prix soudés qui contiendrait déjà les frais de gare ou qui résulterait d'un tarif exemptant de la perception des frais de gare.



Pour faire profiter de prix fermes les stations intermédiaires, on fait application de la clause de l'article 10 ci-dessus qui consiste à faire profiter de ces prix fermes les marchandises et animaux qui se trouvent dans les conditions déterminées pour profiter de ces prix.



Soit une marchandise expédiée de A à B ; le tarif prévoit un prix ferme de x fr. de A' à B' plus économique que le prix ordinaire du tarif pour le parcours visé A-B ; or A et B étant intermédiaires par rapport à A' (gare située au delà de A) et à B' (gare située au delà de B) on peut faire application du prix ferme. L'effet de la clause des gares intermédiaires est de créer, pour le même prix, une distance nouvelle (parcours AB) implicitement prévue au tarif et de reporter ce prix à la distance du parcours AB de l'expédition envisagée.

156. — Marchandises ne pesant pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube.

ARTICLE 11.

Dans le cas où ces marchandises sont dénommées dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée (1).

Voir pour les marchandises de faible densité I, note 82.

157. — Dispositions générales.

ARTICLE 12.

L'application des tarifs spéciaux reste soumise aux conditions des tarifs généraux de chaque Administration, en tout ce qui n'est pas contraire aux

(1) Notamment pour les couveuses (tarif 14 Est), les chapeaux de palmier et les chaises en bois blanc (tarif 24 Est), les couronnes mortuaires (tarif 24. P. O.), les sommiers élastiques (tarif 24 Est-Midi et P. L. M.), etc... qui sont passibles de la majoration pour faible densité, bien que dénommés dans un tarif spécial.

dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières expressément stipulées dans les tarifs eux-mêmes.

158 — Justification de l'exportation et du transit.

ARTICLE 13.

a) **Exportation**. — Les marchandises destinées à la marine de l'Etat et embarquées pour les besoins de la flotte en mer sont considérées comme exportées.

Les prix des tarifs sont appliqués immédiatement aux marchandises exportées directement :

1° Par terre et consignées à une gare étrangère ;

2° Par mer et consignées à un point de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des Colonies, ou simplement consignées dans l'un des ports désignés au tarif soit à une Compagnie de navigation desservant les points précités, soit aux représentants du Ministère des Colonies.

Les prix sont appliqués par voie de détaxe dans tous les cas non spécifiés ci-dessus, sauf exception explicitement prévue au tarif.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif sont immédiatement appliqués, les Administrations peuvent exiger toute justification utile de la destination de la marchandise.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif ne sont applicables que par voie de détaxe, la demande de détaxe doit être formulée dans un délai de trois mois au plus (sauf exception prévue aux tarifs) compté à partir du jour de l'arrivée de la marchandise au point frontière ou au port d'embarquement, la taxe appliquée au départ étant celle des tarifs ordinaires. Cette demande doit être accompagnée des lettres de voiture ou récépissés et des connaissements ou des certificats de douane constatant l'exportation. Ces pièces doivent être produites en originaux, et il doit y avoir identité entre les désignations de nature et de quantités qui sont inscrites, d'une part, sur les lettres de voiture ou récépissés de chemins de fer, d'autre part, sur les connaissements ou certificats de douane.

Pour les marchandises destinées à la marine de l'État et embarquées pour les besoins de la flotte, qui ne donnent pas lieu à l'établissement de connaissements ou de certificats de douane, le chemin de fer peut exiger toute autre justification utile.

A défaut de justification suffisante dans le délai de trois mois ci-dessus indiqué, la taxe du tarif ordinaire est maintenue.

b) **Transit**. — Les tarifs de transit sont appliqués aux marchandises en provenance et à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des Colonies, traversant le territoire français.

Les prix des tarifs de transit, de même que les prix totaux inscrits dans les tarifs internationaux de transit peuvent être appliqués comme prix d'exportation jusqu'à la frontière française (1) dans les conditions et sous les justifications exigées pour l'application des tarifs d'exportation, aux

(1) Les gares de Genève (Cornavin et Eaux-Vives) sont considérées comme gares-frontière.

marchandises à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des Colonies et en provenance :

Soit d'une gare située sur l'itinéraire direct du prix appliqué ou d'une gare située sur un des itinéraires détournés définis par les renvois du troisième alinéa de l'article 10 ;

Soit d'une gare distante, par rails, de 50 kilom. au plus de l'itinéraire direct, à la condition que la distance entre cette gare et la gare de sortie sera moindre que la distance séparant les gares d'entrée et de sortie entre lesquelles s'applique le prix du transit.

c) **Exportation et transit.** — Par exception, les marchandises en provenance d'une gare quelconque de l'un des sept grands réseaux et des Ceintures et à destination du pays de Gex, de la zone franche de la Haute-Savoie et de la partie de la Vallée de la Valserine comprise entre la rive gauche de cette rivière et la crête du Jura, sont soumises, toutes les fois que les intéressés y ont avantage, à un mode de taxation spécial (dont les autres gares ne pourront, bien entendu, bénéficier en aucun cas, même à titre de gares intermédiaires). Ce mode de taxation est le suivant :

1° *Marchandises en destination des gares du pays de Gex.*

a) Collonges-Fort-l'Écluse et Pougny-Chancy — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur *Genève* (C) ;

b) Farges, Saint-Jean-de-Gonville, Thoiry, Sergy Saint Genis, Chevry, Gex et Divonne — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur *Genève* (C), augmentées de la taxe des tarifs intérieurs (généraux ou spéciaux) de la Compagnie P. L. M., de Collonges-Fort l'Écluse à destination, sans toutefois que cette taxe additionnelle puisse être supérieure à 4 fr. par tonne, frais accessoires compris ou s'il y a avantage pour l'expéditeur, taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Crassier-frontière.

2° *Marchandises en destination des gares de Valleiry, Viry, Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Bossey-Veyrier et Annemasse* (*Haute-Savoie*) — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit applicables pour *Chêne-Bourg* ;

3° *Marchandises en destination des autres gares de la zone franche de la Haute-Savoie* — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit applicables pour *Chêne-Bourg*, augmentées de la taxe des tarifs intérieurs (généraux ou spéciaux) de la Compagnie P. L. M., d'*Annemasse* à destination :

4° *Marchandises expédiées sur Bellegarde* (*Ain*) *en destination de la partie de la Vallée de la Valserine comprise entre la rive gauche de cette rivière et la crête de Jura.* — Taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Genève (C), appliquées exclusivement par voie de détaxe, sur la présentation, dans le délai de *4 jours*, d'un *certificat délivré* par la douane *le jour même de l'enlèvement des marchandises de la gare de Bellegarde* (*Ain*) et constatant que ces marchandises ont bien été introduites dans la zone comprise entre la rive gauche de la Valserine et la crête du Jura.

(Voir I, note 59,) ce qu'on entend par tarifs d'exportation et de transit).

Le schéma ci contre précisera la portée du dernier alinéa du § *b*.

Un prix de transit de A à B est applicable à une expédition au départ de C (de même au départ de A' voir l'avant dernier alinéa du § *b*) cette gare étant située à moins de 50 kil. du point A' de l'itinéraire direct et étant moins distante de B que A. D peut également bénéficier, le cas échéant, du même prix en payant bien entendu une taxe de soudure, au prix du tarif ordinaire, de D à la gare C la plus rapprochée distante de moins de 50 kilom. du point A' de l'itinéraire direct, la distance de D à B étant, comme pour le cas visé plus haut, inférieure à celle de A à B.

L'article 13 sus-visé des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V. dit notamment à son § *b* 2e alinéa : « les prix des tarifs de transit, de même que les prix totaux inscrits dans les tarifs internationaux de transit peuvent être appliqués comme prix d'exportation jusqu'à la frontière française », étant entendu que les « gares de Genève (Cornavin et Eaux-Vives) sont considérées comme gares-frontière »

Soit une expédition de Marseille à Genève :

On peut — s'il y a avantage — faire bénéficier cette expédition d'un prix de 20 francs figurant à un tarif de transit de Marseille à Bâle par exemple *via* Genève. Bien que se terminant à Genève, l'expédition sera donc taxée à un prix applicable jusqu'à Bâle.

159. — Colis de moins de 40 kil. exportés.

ARTICLE 15 (1).

Exceptionnellement, pour le trafic d'exportation et de transit, il n'est apporté aucune restriction à la disposition énoncée au 2e alinéa de l'article 5 des Conditions d'application des Tarifs généraux de petite vitesse.

Rappelons tout d'abord que l'art. 5 visé est ainsi conçu :

« *Les paquets ou colis pesant isolément 40 kg. et au-dessous sont taxés à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kg.*

« Toutefois, les prix des tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kg. d'objets envoyés par une même

(1) L'article 14 qui visait l'accomplissement des formalités en douane a été remplacé et complété par les articles 61, 62 et 63 (64, 65 et 66 G. V.), des conditions d'application des tarifs généraux (voir page 208).

personne à une même personne ; dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

« Le bénéfice de la disposition énoncée à l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. »

L'application stricte de cette réglementation au trafic d'exportation et de transit effectué — ce qui est la généralité des cas — de commissionnaire à commissionnaire, n'aurait pas été sans nuire à ce trafic qui présente un double but :

a) Accroître notre commerce d'exportation ;

b) Permettre au trafic de transit d'emprunter les voies françaises au détriment des voies étrangères concurrentes.

C'est dans cet esprit qu'a été mis en application l'art. 15 cité plus haut qui a pour but d'assurer aux marchandises d'exportation et de transit un traitement aussi avantageux que celui dont elles jouissent sur les réseaux des pays voisins dont les tarifs ne comportent pas de dispositions restrictives du genre de celles prévues à l'art. 5 précité en ce qui concerne les colis ou paquets pesant isolément de 0 à 40 kg. ; il permet par suite d'appliquer les prix de tous les tarifs de petite vitesse aux groupages ne contenant que des marchandises d'exportation ou de transit et expédiées de commissionnaire à commissionnaire.

Cette mesure libérale s'applique à tout le trafic d'exportation ou de transit quels que soient les tarifs appliqués, c'est-à-dire même taxé à un tarif ordinaire (tarif autre qu'un tarif d'exportation ou de transit).

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE

TARIFS GÉNÉRAUX

160. — Voyageurs.

ARTICE PREMIER. — Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont fixés d'après les bases suivantes. (1), (2).

1re CLASSE. — (Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces) . . .	0f 15625	(a)	par voyageur et par kilomètre majoration de 25 % et impôt de 25 % compris.
2e CLASSE. — (Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées)	0 10546875	(b)	
3e CLASSE. — (Voitures couvertes et fermées à vitres)	0 06875	(c)	

ART. 2. — Pour les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que pour les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service ou rentrant dans leurs foyers après libération, les prix à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes (comprenant la majoration de 25 % et l'impôt d'Etat de 25 %) (3) (4).

---

(1) Pour les prix de transport sur les lignes de banlieue du réseau de l'Etat (réseau rachetés de l'Ouest), voir les prix spéciaux de ce réseau.

Sur la ligne de Vincennes (Compagnie de l'Est), les prix à appliquer pour la 1re et la 2e classe sont ceux de la 2e et de la 3e classe fixés à l'article premier.

Réseau d'Orléans. — Sur les sections desservies par des trains ne comportant que des places de 1re et de 3e classes, il n'est perçu respectivement dans ces trains que les prix correspondant aux 2e et 3e classes :

Sur les sections à voie étroite ci-après :

Blois-Vienne à Saint-Aignan-Noyers,
Argent au Blanc,
Tulle à Argentat (Corrèze),
Tulle à Uzerche et à Treignac (Corrèze),

sur lesquelles ne circulent que des voitures de 1re et de 2e classes, il n'est perçu respectivement que les prix correspondant à la 2e et à la 3e classe.

(2) Pour le réseau de l'Etat (ancien réseau), la base des prix de transport des voyageurs est exceptionnellement, pour la 1re classe, de 0 fr. 1421875 (*a*).

$$(a)\quad \frac{0{,}10192\ \text{(ancienne base comprenant un impôt de 12 \%)} \times 1{,}25\ \text{(majoration)} \times 1{,}25\ \text{(nouvel impôt)}}{1{,}12\ \text{(ancien impôt)}} = 0\ \text{fr. } 1421875$$

(3) Voir le renvoi 1 ci-dessus.

(4) Sur la ligne de Vincennes (Compagnie de l'Est), les prix à appliquer pour la 1re et la 2e classe sont ceux de la 1re et la 3e classe fixés à l'article 2.

$$(a)\quad \frac{0{,}112\ \text{(ancienne base impôt de 12 \% compris)} \times 1{,}25\ \text{(majoration de 25 \%)} \times 1{,}25\ \text{(nouvel impôt d'Etat)}}{1{,}12\ \text{(ancien impôt d'Etat)}} = 0{,}15625$$

$$(b)\quad \frac{0{,}0756 \times 1{,}25 \times 1{,}25}{1{,}12}\ \text{ou}\ 0{,}0756 \times 1{,}395089 = 0\ \text{fr. } 10546875.$$

$$(c)\quad 0{,}04928 \times 1{,}395089 = 0{,}06875.$$

1re Classe	0f 0390625	(*d*)	par voyageur et par kilomètre
2e Classe	0 29296875	(*e*)	
3e Classe	0 021484375	(*f*)	

Lorsque les militaires et marins voyagent isolément et à leurs frais, les prix à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes, ne comprenant que l'impôt de 25 °/₀, pas de majoration (1).

1re Classe	0f 03125	(*g*)	par voyageur et par kilomètre
2e Classe	0 0234375	(*h*)	
3e Classe	0 0171875	(*i*)	

Art. 3. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, les enfants paient demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, les enfants paient place entière.

Art. 4. — Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée et pour la classe de voiture qu'il indique.

---

(1) Exceptionnellement, sur le réseau de l'Etat (ancien réseau) les prix à percevoir des militaires et marins *voyageant isolément et porteurs d'une permission, d'un congé limité ou d'un congé de convalescence*, sont fixés d'après les bases suivantes représentant le quart des prix visés à l'article 1er du tarif général de ce réseau.

1re classe	0 0284375	(*j*)	par voyageur et par kilomètre (impôt de 25 °/₀ compris).
2e —	0 02109375	(*k*)	
3e —	0 01375	(*l*)	

Pour les militaires et marins voyageant en corps ou isolément dans tous les cas autres que ceux définis ci-dessus les prix à percevoir sont ceux applicables en vertu de l'article 2 sur l'ensemble des grands réseaux.

(*d*) $\frac{0,10}{4}$ (tarif du cah. des ch.) = 0 fr. 025 × 1,25 (maj.) × 1,25 (impôt) = 0,0390625.

(*e*) $\frac{0,075}{4} = 0,01875 \times 1,25 \times 1,25 = 0,029296875.$

(*f*) $\frac{0,055}{4} = 0,01375 \times 1,25 \times 1,25 = 0,021484375.$

(*g*) $\frac{0,10}{4} = 0,025 \times 1,25$ (impôt) $= 0,03125.$

(*h*) $\left(\frac{0,075}{4}\right) 1,25 = 0,0234375.$

(*i*) $\left(\frac{0,055}{4}\right) 1,25 = 0,0171875.$

(*j*) $\frac{0,10192}{4} = \frac{0,02548 \times 1,25 \text{ (nouvel impôt)}}{1,12 \text{ (ancien impôt)}} = 0,0284375.$

(*k*) $\frac{\left(\frac{0,0756}{4}\right) 1,25}{1,12} = 0,02109375$

(*l*) $\frac{\left(\frac{0,04928}{4}\right) 1,25}{1,12} = 0,01375.$

Le voyageur qui veut prendre place, sur tout ou partie du parcours, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet, est tenu avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer pour le parcours effectué en déclassement, un supplément égal à la différence, d'après le tarif ordinaire des billets simples, entre le prix de la place par lui occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donnait droit.

Art. 5. — La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares ou stations, 30 minutes, et, dans les autres gares et stations, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ de chaque train, que le voyageur peut utiliser.

Elle cesse, au plus tôt dans les grandes gares ou stations, 5 minutes, et, dans les autres gares et stations, 3 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que possible être délivré des billets aux voyageurs qui se présenteront dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

Art. 6. — Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents de la Compagnie.

Tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder, avant de sortir de la gare, le prix de la place qu'il a occupée ; le prix à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur était placé et du plus long parcours du train depuis la dernière gare ou station où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce point.

Art. 7. — Toutes les gares et stations du réseau correspondent directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets aux voyageurs (1). Ces billets ne sont, en principe, valables que par l'itinéraire le plus court (2).

L'article 42 du cahier des charges fixe ainsi par kilom. les prix pour le transport des voyageurs :

1re Classe.	péage	0,067 +	transport	0,033 =	0f 10	impôt non compris
2e —	—	0,050 +	—	0,025 =	0 075	
3e —	—	0 037 +	—	0,018 =	0 055	

La loi du 14 juillet 1855 prescrivit qu'à dater du 1er août 1855 l'impôt du 1/10e dû au Trésor Public (établi par la loi du 2 juillet 1838) sur le prix des places de voyageurs transportés par chemins de fer, serait calculé sur le prix total des places et que le principal des impôts soumis au décime

---

(1) *Réseau de l'Etat* (*réseau racheté de l'Ouest*). — Toutefois, lorsque l'itinéraire de la gare de départ à la gare d'arrivée s'établira en traversant Paris, de Saint-Lazare à Montparnasse, ou *vice versa*, il ne sera délivré de billet direct que jusqu'à Paris.

(2) Les voyageurs peuvent être exceptionnellement autorisés à suivre, au prix de l'itinéraire court, certains itinéraires allongés. Les trains à utiliser et les conditions de leur usage sont portés par les affiches de service à la connaissance du public à chaque changement d'horaire.

par les lois en vigueur (loi du 6 prairial an VII) serait augmenté d'un nouveau décime à dater de la promulgation de la loi de 1855.

Il en résulta que le prix des billets de voyageurs fut à dater du 1er août 1855, de :

1re Classe	0,112 (1) par kilomètre.	
2e —	0,084	—
3e —	0,0616	—

La loi de finances du 16 septembre 1871 édicta qu'à dater du 15 octobre 1871 il serait perçu au profit du Trésor Public une taxe additionnelle (dite taxe de guerre) de 10 °/₀ sur les prix des places des voyageurs (2) ; ces prix furent en conséquence les suivants :

1re Classe. . .	0, 112 + 10 °/₀ soit	0, 112 × 110 = 0f 1232
2e — . . .	0, 084 + 10 °/₀ —	0, 084 × 110 = 0 0924
3 — . . .	0,0616 + 10 °/₀ —	0,0616 × 110 = 0 06776

La loi de finances du 26 janvier 1892 supprima cette taxe additionnelle (aussi bien pour les voyageurs que pour les excédents de bagages et la messagerie) ; le résultat de cette loi a été un abaissement notable du tarif applicable avant 1871, les Compagnies s'étant engagées dans la Convention de 1883, au cas où l'Etat supprimerait ladite taxe additionnelle, à réduire la taxe applicable aux voyageurs à plein tarif de 10 °/₀ pour la 2e classe et 20 °/₀ pour la 3e classe, on ne toucha pas à la 1re classe : les prix furent par suite ceux-ci après, par kilom., impôt 12 °/₀ compris (ils étaient encore applicables avant le 1er juillet 1918) :

1re Cl.			0f 112	Cie 0,10 (3) Etat 0,012 (4)	
2e . — 0,084	avant 1871 — 10 °/₀ ou 0,084	× 90 = 0 0756	— 0,0075 (3)	—	0,0081 (4)
3e — 0,0616	— 1871 — 20 °/₀ ou 0,0616	× 80 = 0 04928	— 0,044 (3)	—	0,00528

Les prix sont proportionnels à la distance ; il s'agit donc dans l'espèce d'un tarif proportionnel, le système de la décroissance des bases pour les grands parcours n'ayant pas été appliqué en France aux voyageurs voyageant à plein tarif.

---

(1) 0 fr. 10 cahier des charges + 1/10e en sus (loi du 2 juillet 1838) soit 0,01 + 0,001 (premier décime loi du 6 prairial an VII + 0,001 (2e décime loi du 14 juillet 1855) au total (0.10 + 0.01 + 0,001 + 0,001) = 0f 112.

(2) De même que sur les bagages et messageries. Par circulaire du 16 octobre 1871, le Ministre fit savoir que par l'expression « bagages et messageries » il fallait entendre les excédents de bagages des voyageurs et toutes les marchandises expédiées par grande vitesse.

(3) 1re classe (cahier des charges) 0f 10

2e	—	—	0 075 réduit de 10 °/₀ soit	0,0675
3e	—	—	0 055 — 20 °/₀ soit	0,044

(4) 1/10 en sus du prix de 0f 10 = 0f 01

1/10e en sus de 0,0675 = 0,00675					
1er décime	0 001	1er décime	0,000675		
2e —	0 001	2e —	0,000675		
	0f 012		0,008100		

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
En résumé :			
a) le tarif des voyageurs par tête et par kilom. qui est d'après le cahier des charges de . . .	0,10	0,075	0,055
b) était avant le 16 septembre 1871 avec l'impôt, de	0,112	0,084	0,0616
c) avec l'impôt de guerre, il a été du 16 sept. 1871 au 31 mars 1892, de.	0,1232	0,0924	0,06776
d) il fut jusqu'au 1er juillet 1918, impôt de 12 % compris, de . .	0,112	0,0756	0,04928
e) il est maintenant (majoration de 25 % — loi du 31 mars 1918 — au profit des comptes et impôt d'Etat de 25 % (loi du 29 juin 1918) de	0,15625	0,10546875	0,06875
Le tarif actuel (*e*) représente donc sur le tarif précédent (*d*) une augmentation de	0,04425	0,02986875	0,01947
Soit de	39,5 % (1)	28,3 % (1)	28,3 % (1)
Tandis que tarif (*c*) représentait par rapport au suivant (*d*) une augmentation de.	9,09 % (2)	18,18 %	27,27 %

La recette des places de 1re classe ne représentait en 1912 que 15 % de la recette totale. A mesure que les voitures de 2e et 3e classes deviennent plus confortables et qu'elles sont admises dans les trains à grande vitesse, la proportion des personnes qui voyagent en 1re classe (en payant le plein tarif va en diminuant. C'est ce qui résulte du tableau ci-dessous :

RECETTES PROPORTIONNELLES DES TROIS CLASSES DE VOYAGEURS PAR RAPPORT A LA RECETTE TOTALE.

ANNÉES	1re CLASSE et places de luxe	2e CLASSE	3e CLASSE
	p. 100	p. 100	p. 100
1890	21.2	26 2	52.6
1895	19 1	26.7	54 2
1900	17 8	27.5	54 7
1905	16 6	25.1	58.3
1910	15.2	24.6	60.2
1912	14 9	24 1	61 0

(1) $\frac{(0.15625 - 0.112) \ 100}{0,15625} = 39,50\ \%$ $\qquad$ $\frac{(0,10546875 - 0,0756) \ 100}{0.10546875} = 28,3\ \%$.

(2) $\frac{(0,1232 - 0,112) \ 10)}{0,1232} = 9,09\ \%$ $\qquad$ $\frac{(0.06875 - 0.04928) \ 100}{0,06875} = 28,3\ \%$

161. — Places de luxe. L'article 43 du cahier des charges autorise les Compagnies à placer dans chaque train de voyageurs des voitures à compartiments spéciaux : coupés, fauteuils-lits, lits-salons, etc., pour lesquels il est établi des prix particuliers fixés par l'Administration sur la proposition des Compagnies. Ces prix qui font l'objet du tarif spécial G. V. 4 des Compagnies sont, non pas inférieurs à ceux du tarif général comme cela existe pour le transport des marchandises reprises à un tarif spécial, mais supérieurs : l'avantage offert au public étant un surcroît de commodité qui mérite rémunération.

Le prix payé pour l'usage de ces places de luxe est ordinairement un supplément de x fr. (1), variable suivant la nature de la place demandée et la distance à parcourir, à payer en sus du prix de la 1re classe.

162. — Billets d'aller et retour et billets spéciaux. S'il existe, dans les tarifs des Compagnies de chemin de fer, un tarif donnant des prix supérieurs à celui du tarif général, c'est-à dire un tarif visant les places de luxe, il en existe par contre qui accordent des réductions souvent importantes ; nous citerons, avant tous les autres, celui concernant les billets d'aller et retour. La condition essentielle de ces billets est la délivrance simultanée de deux coupons afférents à un même parcours effectué dans les deux sens, ils doivent être utilisés par la même personne dans un délai déterminé. Ils représentent, comparativement à deux billets simples, des réductions de 25 °/₀ en 1re classe et de 20 °/₀ en 2e et 3e classe.

Les bases de ces billets par kilomètre sont pour toutes les Compagnies (sauf pour l'Etat ancien réseau qui n'a pas pour ces genres de billets un tarif à base uniforme) de 0,234374 en 1re classe, 0,168749 en 2e classe et 0,109999 en 3e classe (2) (3).

A 100 km. le prix d'un billet AR est de 23 fr. 45 en 1re classe, 16 fr. 90 en 2e classe et 11 fr. en 3e classe ; le montant de deux billets simples, pour cette distance, s'élève à 31 fr. 30 en 1re classe, 21 fr. 10 en 2e classe et 13 fr. 80 en 3e classe.

Des billets d'aller et retour comportant une durée de validité plus longue que celles des billets d'aller et retour ordinaires et des réductions

---

(1) Passible d'un impôt d'Etat non pas de 25 °/₀ mais de 50 °/₀ (voir I, note 210).

(2)

1re cl. : 0,1[illegible]625 soit pr 2 voyages 0,31250 — 0,23437 (a) = 0,078126 soit : $\frac{0,078126 \times 100}{0,3125} = 25$ °/₀.

2e cl. : 0,10546875 soit pr 2 voyages 0,2109375 — 0,168749 = 0,0421885 soit : 20 °/₀.

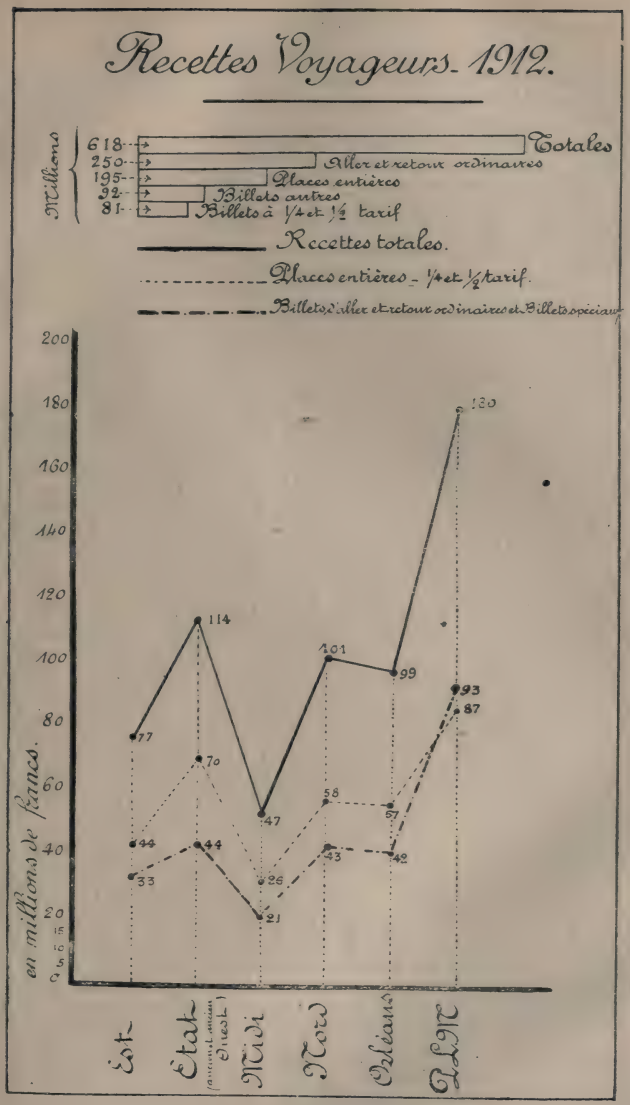
3e — 0,06875 soit pr 2 voyages 0,1375 — 0,109999 = 0,0275 soit 20 °/₀.

(a) Base d'un billet A.R $\frac{0,168 \text{ ancienne base} \times 1,25 \text{ (maj.)} \times 1,25 \text{ (impôt d'Etat)}}{112} = 0,234374.$

(3) Sur les chemins de fer de l'Etat, les réductions faites sur les billets d'aller et retour sont les suivantes :

Entre deux gares quelconques, *autres que Paris* :

De 0 à 100 kilomètres, 30 °/₀ ; de 101 à 300 kilomètres, réduction croissant d'une manière continue de 30 à 40 °/₀ à raison de 1 °/₀ par 20 kilomètres. Pour les parcours de 300 kilomètres et au-dessus, réduction de 40 °/₀.


Recettes Voyageurs. 1912.
Millions
618
250
195
92
81
Totales
Aller et retour ordinaires
Places entières
Billets autres
Billets à 1/4 et 1/2 tarif
Recettes totales.
Places entières - 1/4 et 1/2 tarif.
Billets d'aller et retour ordinaires et Billets spéciaux
en millions de francs.
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
77
114
47
101
99
180
93
87
70
58
57
44
44
33
26
21
43
42
Est
Etat (ancien réseau et réseau)
Midi
Nord
Orléans
P.L.M.

bien plus sensibles, sont délivrés pour les bains de mer, les stations balnéaires, estivales, hivernales, etc.

Il existe encore une autre espèce de tarifs spéciaux réduits : ceux qui comportent la délivrance de cartes d'abonnement trimestrielles, semestrielles ou annuelles, nominatives. Le prix varie suivant l'étendue des lignes sur lesquelles l'abonnement est variable.

Enfin, des billets circulaires, soit à itinéraire fixe, soit à itinéraire facultatif pour le voyageur, ont été créés pour développer les voyages d'excursion, et des réductions de prix sont accordées à des voyageurs en fonction de leur métier, du but de leur déplacement, de leur application à un groupe d'une certaine catégorie. Ces réductions étant accordées, sans distinction, à tous ceux qui exercent une même profession, qui voyagent pour le même objet ou qui font partie de groupe de même nature, on ne peut arguer que ces réductions constituent l'inégalité de traitement qu'interdit l'art, 48 § 5 du cahier des charges (voir le renvoi (3) note 61) ; nous citerons parmi les tarifs de ce genre ceux concernant :

a) Les cartes d'abonnement pour associés ou gérants d'entreprises commerciales et industrielles ; à l'usage des élèves, des professeurs, des apprentis ; délivrées aux ouvriers et ouvrières se rendant à leur travail journalier et en revenant ;

b) Les voyages circulaires.

c) Les billets d'aller et retour collectifs pour familles, individuels, de bains de mer, de stations thermales, hivernales, etc.

d) Les émigrants.

e) Les billets d'excursion collectifs (pour voyages en groupe avec retour individuel facultatif), etc., etc.

163. — Bagages.

Art. 8. — Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kg. n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kg. pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 9. — Les excédents de bagages sont taxés ainsi qu'il suit :

De 0 à 40 kg. inclusivement, par tonne et par kilom.	0,703125	Majoration de 25 °/₀ et Impôt d'Etat de 25° /₀ compris (1).
sans que, dans aucun cas, la taxe puisse être supérieure à celle d'un excédent de plus de 40 kg.		
Au-dessus de 40 kg., par tonne et par kilom.	0,5625	

(1) L'article 42 du cahier des charges dit : Marchandises transportées à grande vitesse..... excédents de bagages péage 0,20 + transport 0,16 = 0f36, par

Ce dernier prix sera appliqué aux excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kg.

ART. 10. — Les excédents de bagages des militaires ou marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges ne sont assujettis qu'au quart de la taxe réglée par l'article 9.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 15 centimes par expédition, frais de déchargement compris.

ART. 11. — Le transport des excédents de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents.

ART. 12 — L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur pour la gare inscrite sur ce billet ; il est constaté par la délivrance d'un bulletin.

Sont soumis à un droit de timbre de 0,10 les bulletins de bagages délivrés aux voyageurs (loi du 29 juin 1918). Voir I, note 210).

ART. 13. — L'acceptation des bagages pour l'enregistrement commence au plus tard dans les grandes gares ou stations 30 minutes, et dans les autres gares ou stations 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ de chaque train que le voyageur peut utiliser. Elle cesse au plus tôt, dans les grandes gares ou stations, 12 minutes, et, dans les autres gares et stations, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que possible être procédé à l'enregistrement des bagages qui seront présentés dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse et sont taxés *pour leur poids intégral*, soit d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse (voir les articles 14 et 45 ci-après), soit d'après le tarif général des marchandises à petite vitesse, première série (voir le tarif général de la petite vitesse) ; dans ce dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses bagages par le chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite vitesse ne se trouveront pas réunis dans la même gare.

---

tonne, le prix des excédents de moins de 40 k. devant être fixé par arrêté ministériel (art. 47 dudit cahier des charges).

C'est l'arrêté du 11 septembre 1861 qui fixa comme suit le prix des excédents de bagages, aussi bien pour ceux de moins de 40 k. que de plus de 40 k.

a) moins de 40 k. 0,44 + 1/10e en sus (loi du 2 juillet 1838 + 1er décime (loi du 6 prairial an VII) + 2e décime (loi du 14 juillet 1855) au total 0,44 + 0,044 + 0,0044 + 0,0044 = 0,4988.
Soit **0.50** (autrement dit 0.44 + 12 °/₀.

b) de plus de 40 k. 0,36 + 0036 + 0,0036 + 0.0036 = ... 0,4032
Soit **0,40** (autrement dit 0.36 + 12 °/₀).

Ce sont ces taxes de 0,50 et 0,40 qui furent appliquées jusqu'au 1er juillet 1918 ; les lois des 31 mars majoration de 25 °/₀ au profit des compagnies et 29 juin 1918 (impôt d'Etat de 25 °/₀) les élevèrent à :

a) 0,36 (prix du cahier des charges excédents de plus de 40 k.) × 0.50

$$\frac{\text{(ancien prix des excédents de moins de 40 k.}}{\text{0,40 ancien prix des excédents de plus de 40 k.}} = 0,45 \times 1,25 \times 1,25 = 0.703125.$$

0,40 — 12 °/₀ = 0,40 × 88 = 0,352 ou 0,36 × 1,25 × 1,25 = ... 0,5625

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES CONCERNANT LES RECETTES VOYAGEURS DES GRANDS RÉSEAUX
(EN MILLIONS DE FRANCS).

	EST	ÉTAT ancien réseau et réseau racheté de l'Ouest	MIDI	NORD	ORLÉANS	P. L. M.	TOTAUX
Recettes totales (1912). . .	77 12,45 °/₀ (a)	114 18 45 °/₀	47 7,65 °/₀	101 16,35 °/₀	99 16 °/₀	180 29 10 °/₀	618
Places entières	21	30	15	34	29	66	195
1/2 places et 1/4 de place. .	12 — 33	14 — 44	6 — 21	9 — 43	13 — 42	27 — 93	81 — 276
	43 °/₀ (b)	38 °/₀	45 °/₀	42 °/₀	42,5 °/₀	52 °/₀	
Billets d'aller et retour ordinaires	33	50	22	44	36	65	250
Billets spéciaux : circulaires cartes d'abonnement, etc	11 — 44	20 — 70	4 — 26	14 — 58	21 — 57	22 — 87	92 — 342
	57 °/₀ (c)	62 °/₀	55 °/₀	58 °/₀	57,5 °/₀	48 °/₀	

Dans l'ensemble, les places entières représentent, par rapport à la recette totale, 32 °/₀ de cette recette, les 1/2 places et les 1/4 de place 13 °/₀, les billets d'aller et retour ordinaires 40 °/₀ et les billets spéciaux autres 15 °/₀.

(a) $\frac{77 \times 100}{618} = 12.45$ °/₀ (b) $\frac{33 \times 100}{77} = 43$ °/₀ (c) $\frac{44 \times 100}{77} = 57$ °/₀.

Sous la dénomination générale de bagages faut-il entendre tout ce qui est matériellement indispensable à la personne qui se met en route pour accomplir son voyage et en atteindre le but (Trib. de Commerce de Reims, 3 décembre 1867) ou bien tout voyageur « qui a payé le prix de sa place peut-il être admis à présenter comme bagages les objets quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui, et à revendiquer, pour ce transport, le bénéfice de la gratuité jusqu'à la limite de poids fixée par le cahier des charges. » (1) (Avis du Ministre des Travaux Publics, 11 mai 1875) ?

La Jurisprudence et la majorité des auteurs admettent qu'on doit comprendre sous le nom de bagages tous les objets ou marchandises que le voyageur transporte avec lui, exception est seulement faite pour les objets de trop grandes dimensions ou de poids excessif qui dépassent les limites du matériel et pour les marchandises dont le transport est soumis à des conditions toutes spéciales (valeurs, marchandises explosibles, etc.).

164. — Mode de taxation des excédents de bagages. L'art. 8 des conditions d'application des tarifs généraux G. V. (art. 44 du cahier des charges) édicte que tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilog. n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place, et que cette franchise est réduite à 20 kilog. pour les enfants (de 3 à 7 ans) transportés à moitié prix.

En Suisse, Italie et Belgique le voyageur ne jouit d'aucune franchise pour les bagages ; en Autriche et en Allemagne, la franchise est de 25 kilog. ; elle est de 30 kil. en Espagne, de 25 à 54 kil. en Angleterre (suivant la classe) et de 16 kil. en Russie.

Quant aux excédents de bagages ils sont taxés, avons-nous vu plus haut, comme suit :

De 0 à 40 kilom. par tonne kilométrique	. . .	0,703125
Au-dessus de 40 kilom. —	. . .	0,5625

Soit un voyageur faisant 600 kilomètres et ayant un bagage de 42 kil. ; il aura à payer actuellement pour l'excédent :

42 — 30 = 12 à taxer comme 20 kg.

$$\frac{(600 \times 0{,}703125)\ 12/20}{1000} = 8{,}437,\ 8^{f}45 + 0^{f}25\,(2)\ (\text{droit d'enregist.}) = 8^{f}70$$

Droit de timbre (loi du 29 juin 1918) 0 10

} $8^{f}80$.

Un père voyage avec son fils âgé de 6 ans ; ils ont : le père un bagage

(1) *Art. 44.* Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kg. n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

(2) 0 fr. 10 ancien droit, majoré de 50 % (arrêté du 9 avril 1918) soit 0,15 plus majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918) et impôt d'Etat de 25 % (*a*) (loi du 29 juin 1918) = 0,25.

(*a*) L'art. 30 de la loi édicte en effet que l'impôt sur le prix du transport des finances, chiens et bagages s'applique également au droit d'enregistrement.

de 95 kg., le fils un de 46 kg. ; que payera le père sous le régime actuel à titre d'excédents de bagages, pour un parcours également de 600 kilm. ?

Excédent de bagage : père 95-30 65 } 91/100 kg.
— — fils 46-20 26 }

600 × 0,5625 = 337,50 — 3,60 de frais de manutention (1)

$$= \frac{341.10 \text{ par tonne} \times 91/100}{1000} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 34\ 10$$

Enregistrement . . . . . 0 25 (a) } 34f 35 } 34f 45
Droit de timbre (loi du 29 juin 1918) . . . . . 0 10 }
Timbre quittance (loi du 23 août 1871 art. 18) . . 0 10
Au total. 34f 55

165. — Fiche provisoire. *(Enregistrement des bagages).* Dans la plupart des gares, la prise en charge et l'enregistrement des bagages, s'opèrent ainsi : le voyageur, en même temps qu'il présente son colis à l'agent préposé au pesage et à la délivrance du bulletin de bagage, doit lui présenter son billet de place qui est ordinairement frappé de la lettre B. Cette façon de procéder étant peu pratique dans les gares importantes, les voyageurs ne disposant souvent que d'un temps très limité pour se munir de leurs billets, faire peser puis enregistrer leurs bagages, d'où encombrement autour des guichets bagages et impossibilité pour les voyageurs de faire enregistrer leur colis en temps voulu, les Compagnies ont mis en application le système de la fiche provisoire : les voyageurs peuvent à n'importe quel moment de la journée et sans présenter de billets de place, faire procéder à l'enregistrement provisoire de leurs bagages ; ils reçoivent alors une fiche provisoire qui porte les mêmes mentions que le bulletin de bagages sauf celle relative à la taxe perçue. Au moment du départ, les voyageurs n'ont qu'à se présenter munis de leurs billets de place au guichet d'enregistrement et obtiennent en échange de la fiche provisoire le bulletin de bagages.

166. — Déclaration du contenu d'un bagage. L'art. 48 des conditions des tarifs généraux G. V. (Voir I note 180,) dit que la déclaration qui doit accompagner toute expédition et qui doit énoncer notamment le nombre, le poids et la *nature* des colis, n'est pas exigible pour les bagages. Certains groupements, principalement de voyageurs de commerce, ont demandé à être relevés de cette dispense, le cas échéant, et à être autorisés par suite à faire mentionner par la Compagnie sur le bulletin de bagage la nature des objets confiés, ce qui permettrait l'application de l'art. 1150 du Code civil (2) puisqu'au moment où se formerait le

(1) 1,50 anciens frais de manutention majorés de 50 °/₀ soit 2 fr. 30 plus majoration de 25 °/₀ et impôt d'Etat de 25 °/₀ (a) au total 2,30 × 1,25 × 1,25 = 3,60.

(a) L'art. 30 de la loi édicte en effet que l'impôt sur le prix du transport des finances, chiens et bagages s'applique également aux frais accessoires ainsi qu'au droit d'enregistrement.

(2) Art. 1150 du Code Civil. — Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat,...,

contrat de transport la Compagnie pourrait de la sorte prévoir l'étendue du préjudice, soit de l'inexécution, soit du retard dans l'exécution du contrat.

Les termes de l'art. 48 équivalent en effet à l'interdiction de déclarer pour les bagages la nature du contenu. Cette impossibilité résulte de la nature des choses; le transport des bagages ne se prête pas aux combinaisons du transport des marchandises de grande vitesse (autrement dit de la messagerie). Tandis qu'un colis messagerie peut n'être acheminé que (voir I, note 180, art. 54.) 3 heures après sa remise, ce qui permet toutes vérifications utiles avant son acheminement, le bagage est souvent présenté quelques instants avant le départ du train qui doit l'emporter : s'il était permis aux voyageurs de déclarer le contenu de leurs bagages, il serait impossible pour ce motif au chemin de fer de contrôler les déclarations et par suite de faire ouvrir le cas échéant les colis, le fait d'autoriser la déclaration impliquant la vérification.

167. — Bulletin de bagage. D'après l'art. 12 la Compagnie doit constater l'enregistrement des bagages par la délivrance d'un bulletin qui porte des numéros et lettres correspondant à ceux des étiquettes placées sur les colis par les agents de la Compagnie et qui permettront de reconnaître les bagages à l'arrivée. Ce bulletin contient en outre l'indication du nombre de voyageurs dont les bagages sont remis ensemble à l'enregistrement, la taxe et le n° du train, la destination et la taxe perçue.

Le bulletin de bagage constitue un titre qui donne droit au voyageur de réclamer ses colis à l'arrivée.

168. — Articles de messagerie et marchandises.

Art. 14. — Les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse sont taxés sans distinction de nature, en tant qu'ils ne contiennent pas de finances, valeurs ou objets d'art, pour lesquels il existe un tarif *ad valorem*, d'après les bases suivantes :

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes :

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 200 kilomètres					0,48125	(1)
Pour chaque kilomètre en excédent au-delà de	200	jusqu'à	300	kilomètres	0,44	(2)
	300	—	400	—	0,42625	(3)
	400	—	800	—	0,4125	(4)
	800	—	1000	—	0,385	(5)
	1000				0,34375	(6)

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilogrammes.

---

(1) Avant le 1er juil. 1918 0,35 à maj. de 25 °/. et en plus impôt d'Etat 10 °/. = 0,48125
(2) — 0,32 — = 0,44
(3) — 0,31 — = 0,42625
(4) — 0,30 — = 0,4125
(5) — 0,28 — = 0,385
(6) — 0,25 — = 0,34375

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes :

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 100 kilomètres 0f 44 (1)

Pour chaque kilomètre en excédent au-delà de	100	jusqu'à	300	kilomètres 0,4125
	300	—	500	— 0,385
	500	—	600	— 0,3575
	600	—	700	— 0,33
	700	—	800	— 0,3025
	800	—	900	— 0,275
	900	—	1000	— 0,2475
	1000	—	1100	— 0,22
	1100.	. . . . .		0,1925

Soit 22 kg. de marchandise transportés à 210 kilm., la taxe sera ainsi obtenue :

Jusqu'à 200 kilom. 0,48125 par TK soit 96f 25 } 100f 65 (2)
De 200 à 210 kilom. 10k × 0,44 = 4,40 } par tonne.

(Sans addition de frais de manutention, puisqu'il s'agit d'une expédition de moins de 40 kg , voir le 1° de l'art. 25, page 251).

Et pour 22/30 kg. $= \frac{100,65 \times 30}{1000} = 3f\,0195,3,00$ } 3f 20 }
Enregistrement . . . . . 0 20 (3) } 3f 45
Timbre du récépissé . . . . . 0 25 }

Avant avril 1918, le prix de transport aurait été le suivant (2,20 + 0,10 Enregist + 0.35 timbre) = 2f 65.

La tarification actuelle fait donc ressortir une plus value de :

$$\frac{(3,45 - 2,65) \times 100}{3,45} = 23\ \%$$

Soit 405 kg. de marchandise transportés à 925 kilm.

	Jusqu'à		100k	0,44 par TK. .	44f »
De	100 jusqu'à	300 kg.	soit	200 × 0,4125.	82,50
—	300 —	500	—	200 × 0,385	77 »
—	500 —	600	—	100 × 0,3575.	35,75
—	600 —	700	—	100 × 0,33	33 »
—	700 —	800	—	100 × 0,3025.	30,25
—	800 —	900	—	100 × 0,275	27,50
—	900 —	925	—	25 × 0,2475	6 20
			925 kilom.	. . . .	336f 20

(1) Avant le 1er juillet 1918 : 0,32 — 0,30 — 0,28 — 0 26 — 0 24 — 0,22 — 0,20 — 0,18, — 0.16 — 0 14 (à majorer de 25 °/o et en plus impôt d'Etat de 10 °/o, soit par exemple 0,22 × 1,25 = 0,40 × 1,10 = 0,44).

(2) Les barèmes figurant au Chaix G. V. (voir 1, note 73), donnent les prix tout faits à la distance considérée.

(3) Ancien droit 0,10, majoré de 50 °/o (arrêté du 9 avril 1918) soit 0,15 plus majoration de 25 °/o et impôt d'Etat de 10 °/o = 0,20.

A ajouter 3 fr. 15 (1) de frais de manutention soit au total 339 fr. 35 (2) par tonne et pour 405/410 kg. :

$$\frac{339{,}35 \times 410}{1000} = 139{,}1335 \quad . \quad . \quad 139^{f}15$$

Enregistrement. . . . . 0 20 (3) } 139f35

Timbre du récépissé . . . 0 25 } 139f60

Avant avril 1918, la taxe de transport aurait été de :

$$\frac{(244{,}50 - 1^{f}50\ \text{acc.}) \times 410\ \text{kg.}}{1000} + 0{,}10\ \text{Enregt} + 0.35\ \text{timbre} = 101^{f}30.$$

Plus value de la bonification actuelle 37 %.

169. — Denrées (taxation des).

ART. 15. — Les denrées ci-après désignées, transportées à grande vitesse, sont taxées ainsi qu'il suit :

Animaux vivants, en cages ou en paniers, dont la désignation suit :

Agneaux, veaux, chevreaux, cobayes, cochons de lait, petits porcs dont le poids par tête, ne dépasse pas 30 kg., emballage compris), lapins, pigeons, volailles.

Beurre.

Boissons dont la désignation suit :

Bières, Cidres, Vinaigres, Vins.

Champignons.

Charcuterie.

Conserves alimentaires.

Coquillages frais.

Cornichons.

Crustacés (Crabes, Crevettes, Ecrevisses, Homards, Langoustes).

Escargots.

Fromages.

Fruits (Citrons, Fraises, Olives, Oranges, Raisins, etc.).

Gibier abattu.

Glace à rafraîchir.

Graisses (Margarine, Saindoux, Suif frais).

Harengs.

Huîtres.

Lait.

Légumes.

Levures.

Melons.

Œufs.

Pain.

Pâtisserie.

Poissons.

Tortues vivantes.

Vendanges, en caveaux ou en fûts.

Viandes.

Volailles mortes.

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes:

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 200 kilomètres.		0,459375 (4)
Pour chaque kilomètre en excédent de	200 à 300 kilom.	0,42
	300 à 400 —	0,406875
	400 à 800 —	0,39375
	800 à 1000 —	0,3675
	1000 k. —	0,328125

(1) Anciens frais 1.5 : majoration de 50 % (arrêté du 9 avril 1918) = 2,30 plus majoration de 25 % et impôt d'Etat de 10 % = 3,15.

(2) Voir le renvoi 2 page 244.

(3) — — (3 page 244.

(4) Avant le 1er juillet 1918 : 0.35 — 0.32 — 0.31 — 0,30, — 0 28. — 0,25 : actuellement majoration de 25 %, et Impôt d'Etat 5 % en plus soit par exemple $0{,}35 \times 1{,}25 \times 1{,}05 = 0{,}459375$.

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilog.

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes :

Par tonne et par kilomètre (à augmenter des frais de manutention) :

Jusqu'à 100 kilomètres. 0f 315 (1)

Pour chaque kilomètre en excédent au-delà de

100	jusqu'à	300	kilomètres	0,2953125
300	—	500	—	0,275625
500	—	600	—	0,2559375
600	—	700	—	0,23625
700	—	800	—	0,2165625
800	—	900	—	0,196875
900	—	1000	—	0,1771875
1000	—	1100	—	0,1575
1100	. . . . .			0,1378125

ART. 15 *bis*. — Les prix résultant de l'application des barèmes prévus au 2° des articles 14 et 15 ci-dessus pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes seront appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même des prix des tarifs spéciaux dont l'application aura été revendiquée par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition ; mais dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis (2).

Soit 31 kg. de beurre transportés à 325 kilm. ; d'après le 1° de l'art. 15 le prix de transport est le suivant.

Jusqu'à 200 kilom.	par TK	0,459375 × 200k	= 91,90f	144,05 (3) par tonne.
De 200 à 300	—	0,42 × 100	= 42	
De 300 à 325	—	0,406875 × 25	= 10,15	
et pour 31/40 kg = ...				5,762/5,75

Mais n'y a-t-il pas avantage à taxer sur 50 kg. aux prix du 2° du dit art. 15 (expéditions d'un poids supérieur à 40 kg.) ?

---

(1) Avant le 1er juillet 1918, 0,24 — 0,225 — 0,21 — 0,195 — 0,18 — 0,165 — 0,15 — 0,135 — 0,12 — 0,105 ; actuellement majoration de 25 % et Impôt d'Etat de 5 % en plus soit par exemple 0,24 × 1,25 × 1,05 = 0,315.

(2) Voir pour l'application des dispositions des colis groupés la note 78 interprétant l'art. 5 des conditions des tarifs généraux P. V.

(3) Voir le renvoi (2) de la page 244.

Jusqu'à 100 kilom. par T K	0,315	$\times 100^k = 31,50$	
De 100 à 300 — —	0,2953125	$\times 200 = 59,05$	97,45
De 300 à 325 — —	0,275625	$\times 25 = 6,90$	
Frais de manutention.			3,00 (1)

Soit par tonne 100 fr. 45 et pour 31/50 kg. = 5.0225/3 fr.

La taxe sur 50 kg. étant plus économique que celle sur le poids réel arrondi aux 10 kg. supérieurs soit sur le poids de 40 kg., doit être appliquée.

170. — Finances, valeurs, objets d'art (taxation des).

Arr. 16 (art. 1er, § 4 de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898, modifié par l'arrêté ministériel du 8 avril 1909). Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or, du mercure et du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (*statues, tableaux, bronzes d'art*), papiers-valeurs et objets de valeur (2), est fixé *ad valorem* et à raison de :

0 fr. 0,003515625 par fraction indivisible de 1.000 fr. et par kilom. (3).

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1.000 fr. est fixé à 0 fr. 40 sans que la taxe, par expédition, puisse être inférieure à 0 fr. 65.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération qui précède ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse (a).

Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids.

Arr. 17. — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter les finances et valeurs à découvert.

Les expéditeurs devront se conformer, pour le conditionnement des

---

(1) Anciens frais de manutention 1,50 majorés de 50 °/₀ soit 2 fr. 30 plus majoration de 25 °/₀ et impôt d'État 5 °/₀ au total 3 fr.

(2) Sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 fr. le kg.

(3) L'article 47 du cah. des ch. disant que les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables ... à l'or et à l'argent, aux bijoux, dentelles etc... et que les prix seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, c'est l'arrêté ministériel du 11 septembre 1891 qui fixa pour la première fois le prix de transport des Finances :

0,00225 par fraction indivisible de 1000 fr. + 12 °/₀ autrement dit 1/10 en sus plus 2 demi-décimes) = 0,00252.

Les lois des 31 mars et 29 juin 1918 ayant frappé d'une majoration de 25 °/₀ et d'un impôt d'État de 25 °/₀, le prix de base s'est trouvé porté à :

$$\frac{0,00252 \times 1,25 + 1,25}{1,10} = 0,003515625.$$

(a) Prix indiqués pages 243 et 244 (art. 14, 1° et 2° mais alors que l'impôt n'est que de 12 °/₀ il doit être élevé à 25 °/₀. l'art. 30 de la loi du 29 juin 1918 — voir I. note 210 — dit en effet expressément que sur les ch. de fer d'intérêt général est élevé à 25 °/₀ (il était avant le 1er juillet 1918 de 12 °/₀). l'impôt sur le prix du transport des finances (droit d'enregistrement compris).

finances et valeurs, au règlement ci-après approuvé par l'Administration supérieure.

En cas de perte, la Compagnie n'est pas tenue de rembourser au delà de la somme déclarée.

RÈGLEMENT

SUR LE MODE DE CONDITIONNEMENT DES EXPÉDITIONS DE FINANCES, BILLETS DE BANQUE, TITRES DE RENTES, ACTIONS, OBLIGATIONS, COUPONS D'INTÉRÊTS OU DE DIVIDENDE, ETC., BRODERIES ET DENTELLES.

Finances.

ENVOIS A DÉCOUVERT. — La Compagnie ne se charge pas des envois d'espèces d'or ou d'argent remises à découvert ; elle n'effectuera le transport des finances que lorsqu'elles seront renfermées dans des sacs, sacoches, groups, boîtes, caisses ou barils.

ENVOIS EN SACS, SACOCHES OU GROUPS. — Les sacs, sacoches ou groups seront sans couture, ou entièrement cousus en dedans, et parfaitement conditionnés, c'est-à-dire ni déchirés ni raccommodés.

L'issue de ces sacs, sacoches ou groups sera fermée au moyen d'une corde ou ficelle intacte (par conséquent sans épissure ni allonge), dont le nœud sera recouvert d'un cachet à la cire, et dont les bouts seront maintenus sur une fiche flottante par un cachet semblable. A défaut de cachets, les bouts de la corde ou ficelle pourront être, près du nœud, introduits dans un plomb.

ENVOIS EN BOITES, CAISSES OU BARILS. — Les boîtes, caisses ou barils seront cloués ou cerclés avec solidité, et ne devront présenter aucune trace d'issue refermée ni de fracture.

Les boîtes et caisses seront fortement liées au moyen d'une corde d'un seul morceau, avec cachets à la cire ou plombs en nombre nécessaire pour assurer l'inviolabilité des colis.

Une ficelle appliquée en croix aux deux extrémités de chaque baril y sera maintenue au moyen de cachets à la cire ou de plombs.

Billets de Banque, Titres de Rente, Actions, Obligations Coupons d'intérêts ou de dividende, etc.

ENVOIS A DÉCOUVERT. — La Compagnie n'accepte pas les billets de banque, titres de rente, actions, obligations, coupons d'intérêts ou de dividende, etc., remis à découvert.

ENVOIS A COUVERT. — Les billets de banque, titres de rente, actions, obligations, coupons d'intérêts ou de dividende, etc., devront être renfermés dans des sacs, boîtes ou caisses, ou composer des paquets revêtus d'enveloppes intactes, en papier ciré ou goudronné, ou en toile cirée.

Tout paquet sera clos au moyen de cachets à la cire, en nombre suffisant pour en assurer l'inviolabilité (3 au moins).

Broderies et Dentelles.

Les envois de broderies et de dentelles qui n'auront pas lieu dans des boîtes ou des caisses, ne seront reçus, s'il s'agit de transports pour l'étranger, que renfermés dans une enveloppe en toile ou toile cirée ; on admettra le papier ciré ou goudronné, s'il s'agit de transports pour la France.

Dispositions Générales.

NOTE OU BULLETIN DE REMISE. — Chaque expédition devra être accompagnée de deux notes ou bulletins de remise mentionnant, indépendamment des indications ordinaires, la valeur de l'article, et portant un cachet à la cire ou un plomb conforme à celui apposé sur cet article.

ADRESSE. — Les adresses ne devront être ni cousues, ni collées, ni clouées, afin qu'elles ne puissent dissimuler aucune trace d'issue refermée ou de fracture. Elles pourront être soit inscrites sur les colis, soit attachées à ces colis au moyen d'une ficelle.

VALEUR DÉCLARÉE. — La déclaration de la valeur de l'article sera mentionnée dans l'adresse.

EMPREINTE DES CACHETS. — Les initiales, légendes, armoiries, raisons sociales ou noms d'établissement empreints sur les cachets à la cire ou sur les plombs apposés sur les sacs, sacoches, groups, boîtes, caisses, barils, paquets et notes de remise devront être parfaitement lisibles et distincts. Les empreintes à grille et celles de monnaies seront formellement exclues.

Soit une caisse renfermant un Bronze d'art, valeur déclarée 12200 fr, pesant 92 kg expédiée à 500 kilomètres.

1° *Taxe comme valeurs.*

500^{km} × 0,003515625 = ... 1f75 par 1000f.

et pour 12200/13000f . . . . . 22f75 } 23f
Enregistrement 0,15 × 1,25 × 1,25 = ... 0,25 }

(pas de frais de manutention — voir 1 note 174, art. 25-2°).

2° *Taxe comme article de messagerie* (voir 1 note 168 art. 14 2e).

Jusqu'à 100 kilom.	0.32 anc. base.	× 1,25 × 1,25 (2) = 0,50	× 100 =	50f
de 100 à 300	— 0,30 —	× 1,25 × 1,25 = 0,46875	× 200 =	93,75
de 300 à 500	— 0,28 —	× 1,25 × 1,25 = 0,4375	× 200 =	87,50
Manutention	2,30 × 1,25 × 1,25 = ...			3,60
au total par tonne				234,85
et pour 92/100				23,50 } 23,75
Enregistrement				0,25 }

On taxera donc comme article de messagerie, c'est-à-dire à la plus élevée des deux taxes.

171. — Chiens.

ART. 18. — Le prix à percevoir pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs est fixé à :

0 fr. 0234375 par tête et par kilom. (1), sans que la perception puisse être inférieure à 45 centimes.

ART. 19. *art. 62 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, art. 83 du décret du 11/11 1917).*

---

(1) Cahier des charges 0,015 + 1/10 en sus (loi du 2 juillet 1838) soit 0,0015 + 0,00015 (1er décime loi du 6 prairial an VII) + 0,00015 (2e décime loi du 14 juillet 1855) au total 0,0168. Depuis le 1er juillet 1918 : $\frac{0.0168 \times 1,25 \text{ major.} \times 1,25 \text{ impôt}}{1,12 \text{ (anc. impôt)}} = 0.0234375.$

(2) Comme il s'agit de *Valeurs*, bien qu'on fasse application du tarif de la messagerie l'impôt d'État n'est pas de 10 °/₀ mais de 25 °/₀.

Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, la Compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

ART. 20. — Lorsque les chiens voyageront sans être accompagnés, les expéditeurs et les destinataires seront tenus d'effectuer le chargement et le déchargement de ces animaux.

Le destinataire est tenu d'être présent dès l'arrivée du train.

ART. 21. — Les expéditeurs de chiens *accompagnés ou non accompagnés* peuvent d'ailleurs, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du tarif des *animaux en cages*, fixés par l'article 36 ci-apres.

172. — Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

ART. 22 (*art. 1er, § 1er de l'arrêté du 24 mars 1898*). — Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes qui sont taxés aux prix du tarif exceptionnel indiqué au 1° de l'article 14 et au 1° de l'art. 15 ci-dessus.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérique dans la classification générale des marchandises de *Petite vitesse*.

Pour le calcul du poids fictif voir I, la note 82, concernant l'art. 10 des conditions d'application des tarifs généraux P. V.

173. — Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.

ART. 23. — Les prix du tarif sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilog et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog. mais ne dépassant pas 8,000 kilog.

La Compagnie n'accepte pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilog. ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilog. ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elle devra pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration supérieure sur la proposition de la Compagnie.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog., le chargement

ou le déchargement en seront faits, avec toutes les conséquences de droit, par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Pour la définition d'une masse indivisible voir I la note 86. (art. 12 des conditions d'application des tarifs généraux P. V).

174. — Frais accessoires de grande vitesse.

Art. 24 (art 2 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art et chiens :

Un droit fixe par expédition de 0,25 (1) pour les bagages finances, valeurs, objets d'art et chiens et de 0,20 (2) pour les articles de messagerie, marchandises, denrées et lait.

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

Art. 25 (art. 3 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — Manutention. — Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des excédents de bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait :

Un droit par tonne de 3,60 (3) pour les bagages et les finances taxées comme articles de messagerie, 3,15 (4) pour les articles de messagerie et les marchandises, 3 fr. (5) pour les denrées et le lait.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention :

1° les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes ;

2° les articles taxés à la valeur ;

3° les chiens.

Art. 26 (art. 4 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — Pesage. — Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que la Compagnie doit faire à ses frais, au départ, pour établir la taxe :

Un droit de 20 centimes (6) par fraction indivisible de 100 kilogr. et par chaque pesage supplémentaire.

Dans ce cas, la Compagnie doit, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 27 (art. 6 des arrêtés ministériels des 15 janvier 1917 et 9 avril 1918). — Magasinage. — Lorsque les articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, adressés en gare, ne sont pas enlevés, pour quelque cause

---

(1) 0,10 ancien droit majoré de 50 °/₀ (arrêté du 9 avril 1918) = 0,15 + majoration de 25 °/₀ (loi du 31 mars 1918) + impôt de 25 °/₀ (loi du 29 juin 1918) au total 0,25.

(2) Ancien droit, avec majoration de 50 °/₀ = 0.15 + majoration de 25 °/₀ et impôt de 10 ou 5 °/₀ au total 0 fr. 20.

(3) 1, 2 Anciens frais majorés de 50 °/₀ = 2,30 maj. de 25 °/₀ et impôt de 25 °/₀ = 3,60.

(4) — = 2,30 — — 10 °/₀ = 3.15.

(5) — = 2,20 — — 5 °/₀ = 3.00.

(6) Ancien droit 0,10 majoration de 50 °/₀ = 0.15 + maj. de 25 °/₀ et impôt d'Etat 10 °/₀ = 0.20 25 °/₀ 0,20.

que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 55, il est perçu pour le magasinage :

Un droit fixé, par fraction indivisible de 10 kilogrammes, à :

0f 06875	[0,05×1,25×1,10]	pr les articles de messagerie et les marchandises	pour chacune des 3 premières périodes de 24 heures.
0,065625	[0,05×1,25×1,05]	pour les denrées et le lait	
0,1375	[0,10×1,25×1,10]	pr les articles de messagerie et les marchandises	pour chaque période de 24 heures en sus.
0,13125	[0,10×1,25×1,05]	pour les denrées et le lait	

Pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions, le droit de magasinage est perçu par fraction indivisible de 1,000 francs et par 24 h. à raison de :

0,1375 [0,10×1,25×1,10] pr chacune des 3 premières périodes de 24 h.
0,20625 [0,15×1,25×1,10] pour chaque période de 24 heures en sus.

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 20.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur adressés à domicile, et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par la Compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

ART. 28. — (Voir art. 62). . . . . .

ART. 29 (art. 7 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — DEPÔT DES BAGAGES. — Il est perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité de la Compagnie, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains :

Un droit (1) fixé, par article, à :

0 fr. 15 centimes pour la première période de 24 heures ;
0 fr. 15 centimes pour la deuxième période de 24 heures ;
0 fr. 15 centimes pour la troisième période de 24 heures ;
0 fr. 20 centimes pour la quatrième période de 24 heures ;
0 fr. 30 centimes pour la cinquième période de 24 heures ;
0 fr. 40 centimes pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.

En ce qui concerne les objets énumérés ci-après : glaces et pianos, petites voitures, telles que voitures d'enfants et de malades, voitures de

---

(1) Avant le 9 avril 1918 : 0.05 (trois premières périodes) 0,10, 0,15 et 0,20 ; ces droits ont été majorés de 50 % (arrêté du 9 avril 1918) et portés par suite à 0 fr. 10, 0,15, 0,225 et 0,30 ; avec la majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918), ils se trouvent élevés aux chiffres indiqués plus haut.

L'impôt de 10 % ne faisant pas varier les chiffres en cause, cet impôt n'est pas applicable.

En effet 0,10 × 1,25 × 1,10 = 0,1375 soit 0,15
0,10 × 1,25 = 0,125 — 0,15
0,15 × 1,25 × 1,10 = 0,20625 — 0,20
0,15 × 1,25 = 0,1875 — 0,20, etc.

marchands ambulants, brouettes, petits chariots et fauteuils roulants ; bicyclettes, tandems, tricycles, voitures automobiles ; machines et mécaniques, telles que machines à coudre, meules à aiguiser, appareils de chauffage, appareils distillatoires, tours et autres machines-outils ; emballages vides non démontés ; échelles et pièces de bois ou de fer de plus de 2 mètres de longueur ; denrées non emballées ; pots de fleurs, arbres et arbustes, les taxes inscrites au tableau sont doublées lorsque ces objets restent à la consigne après avoir été transportés comme bagages, ou lorsqu'ils y ont été déposés par une personne qui, au moment du retrait, présentera un billet de place ou une carte équivalente. Elles sont quadruplées lorsque le déposant ne présente pas cette pièce justificative.

Dans tous les cas, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 20 centimes.

La Compagnie peut refuser le dépôt des objets dont la longueur dépasse les dimensions du matériel.

Le dépôt, avant le départ, est constaté par la délivrance d'un bulletin ; le dépôt, après l'arrivée, est constaté soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ. Dans ce dernier cas, l'heure d'entrée des bagages au dépôt est constatée par les registres de la Compagnie.

La Compagnie peut être autorisée, sur sa demande à étendre la taxe et les dispositions ci-dessus à ses bureaux d'omnibus placés dans l'intérieur des villes. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

Sont exempts de droit de garde ou de dépôt, les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination.

Lorsque l'encombrement des magasins affectés au dépôt des bagages dans une gare a été constaté par le Commissaire du contrôle de l'Etat, la Compagnie est autorisée à faire camionner d'office tout bagage qui ne serait pas retiré dans le délai déterminé ci-après :

Trois jours, pour les gares de Paris ;

Cinq jours, pour les gares désignées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports ;

Huit jours, pour les autres gares.

Ce délai commence à courir :

Pour les bagages accompagnés ou non, qui n'ont pas été retirés à l'arrivée du train, à dater du lendemain de cette arrivée ;

Pour les colis mis à la consigne au départ, à dater du jour du dépôt ;

Le camionnage est fait au domicile indiqué sur les bagages et colis, si ceux-ci portent l'indication d'une adresse privée dans la localité, et dans un magasin public, dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le Ministre des Travaux publics et des Transports.

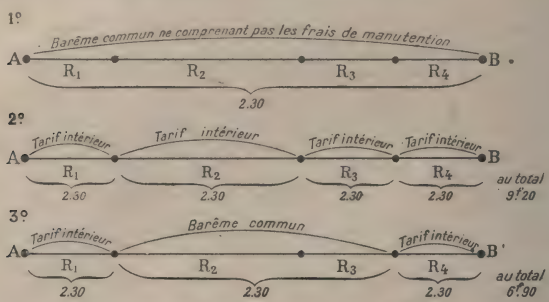
Dans le cas où le trajet à effectuer n'est pas desservi régulièrement par factage ou camionnage, les frais de conduite des bagages ou colis, soit au domicile indiqué sur ceux-ci, soit dans un magasin public, sont remboursés à la Compagnie sur justification des dépenses (Décret du 1er décembre 1908).

Enregistrement. — Les frais d'enregistrement avaient toujours été fixés à 0 fr. 10 par expédition (arrêtés des 30 avril 1862, 26 avril 1892, 27 octobre 1900) ; celui du 9 avril 1918 les éleva à 0 fr. 15 (comme pour la

petite vitesse. (Voir I, note 90) ; la majoration de 25 % (loi du 31 mars 1918) et l'impôt d'Etat de 25, 10 ou 5 % suivant le cas (loi du 29 juin 1918) éleva ce droit à 0,25 (pour les excédents de bagages, finances, chiens) et 0,20 (pour les articles de messagerie, marchandises, denrées et lait).

Frais de manutention. — Alors que les frais accessoires en petite vitesse comprennent (voir I, note 88), les frais de chargement, de déchargement et de gare, en grande vitesse, ces frais ne comprennent que ceux de chargement et de déchargement ; il n'y a donc pas de frais de gare en G. V. De même, il n'existe pas, comme pour la P. V., de frais de transmission et de transbordement ; il en résulte que, sauf en cas d'application d'un barème commun, quel que soit le nombre de réseaux empruntés les frais de manutention (1) sont perçus autant de fois qu'il y a de réseaux empruntés.

Soit une expédition de messagerie empruntant pour aller de A à B 4 Compagnies R_1, R_2, R_3, R_4 ; les frais accessoires de manutention à percevoir sont indiqués dans les schémas ci-dessous suivant les tarifs appliqués (qui ne comprennent pas les frais de manutention) :



Il y aurait avantage pour le commerce à ce que les frais de manutention, au lieu de former un bloc, puissent être décomposables — comme en P. V. — en frais de gare, de chargement et de déchargement et qu'enfin il soit prévu tout au moins des frais de transmission au point de jonction d'un grand réseau d'intérêt général avec un autre grand réseau.

Les frais de manutention étant de 2 fr. 30 par tonne (2) — quelle que

---

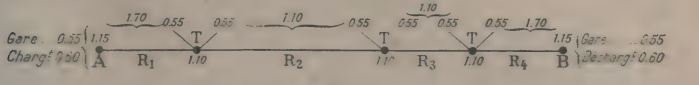
(1) Ces frais ont été fixés à 1 fr. 60 par tonne — quelle que soit l'importance de l'envoi — par arrêté du 30 avril 1862 ; celui d'avril 1892 et ceux qui suivirent les abaissèrent à 1 fr. 50 par tonne. L'arrêté du 9 avril 1918 les fixa à 2 fr. 30 par tonne. (1,50 majorés de 50 °/₀). Les lois des 31 mars et 29 juin 1918 édictant une majoration de 25 °/₀ au profit des Compagnies et un impôt d'Etat de 25 °/₀, 10 °/₀ ou 5 °/₀ suivant nature de l'envoi, ces frais se sont trouvés élevés à 3 fr. 60 par tonne pour les bagages et les finances (taxées comme articles de messagerie) 3 fr. 15 pour les articles de messagerie et les marchandises et 3 fr. pour les denrées et le lait.

(2) Pour ne pas compliquer l'exemple, nous ne faisons jouer ni la majoration de 25 °/₀ ni l'impôt d'Etat.

soit l'importance de l'expédition — c'est le taux fixé en P. V. pour les envois sans condition de tonnage en tablant sur la même décomposition qu'en P. V., c'est-à-dire :

Frais de chargement au départ	0f,60	1f,20	2f,39
Frais de déchargement à l'arrivée	0 60		
Frais de gare au départ	0 55	1 10	
Frais de gare à l'arrivée	0 55		

et en supposant que les frais de transmission soient établis sur le pied de 1 fr. 10 à partager par moitié entre les deux Compagnies (en P. V. ils sont de 0 fr. 60), en prenant l'exemple n° 2 des schémas ci-dessus on obtiendrait 5 fr. 60 par tonne (au lieu de 9 fr. 20 de frais accessoires :



Au total : 1,70 + 1,10 + 1,10 + 1,70 = 5f,60

Frais de magasinage. — Ces frais avaient été fixés à 0 fr. 05 par 100 kg. et par jour, par arrêtés des 30 avril 1862, 10 octobre 1871 et 26 avril 1892 ; l'arrêté du 20 décembre 1898 — suspendu le 20 janvier 1899. — établit une échelle progressive : 0,10 par 100 kg. pour la 1re période, 0.15 pour la 2e et 0 fr. 20 pour chaque période de 24 heures en sus. L'arrêté du 27 octobre 1900 ramena le taux initial de la perception à 0.05 par 100 kg. et l'étendit aux trois premières périodes de 24 heures, chaque période en sus devant acquitter 0 fr. 10. L'arrêté du 15 janvier 1917 maintient les mêmes droits, mais en fixe l'application non plus par fraction indivisible de 100 kg., mais de 10 kg. Enfin, les lois des 31 mars et 29 juin 1918 frappèrent ces droits d'une majoration de 25 % au profit des compagnies et d'un impôt d'Etat (10 ou 5 %).

Soit une expédition de messagerie de 505 kg. passible de 10 jours de magasinage, cette expédition aurait payé sous l'empire des arrêtés ci-dessus et payera avec le régime actuel les frais de magasinage ci-dessous :

Arrêtés de 1862 de 1871 et de 1892 :

$$10 \text{ jours à } 0^f05 = \frac{0{,}50 \times 505{,}600}{100} \quad . \quad . \quad = 3 \text{ fr.}$$

Arrêté temporaire de 1898 :

1 jour à 0f10 = 0f10	$\frac{1{,}85 \times 505{,}600}{100}$	= 11f10
1 jour à 0 15 = 0 15		
8 jours à 0 20 = 1 60		

Arrêté du 27 octobre 1900 :

3 jours à 0f05 = 0f15	$\frac{0{,}85 \times 505{,}600}{100}$	= 5f10
7 jours à 0 10 = 0 70		

Arrêté du 15 janvier 1917.

$$\left.\begin{array}{l}3 \text{ jours à } 0^f05 = 0^f15\\ 7 \text{ jours à } 0\ 10 = 0\ 70\end{array}\right\} \frac{0{,}85 \times 505/510}{10} = 43^f35$$

Par application des lois des 3 mars et 29 juin 1918 :

$$\left.\begin{array}{l}3 \text{ jours à } 0\ 06875 = 0\ 20625\\ 7 \text{ jours à } 0\ 1375 = 0\ 9625\end{array}\right\} \frac{1^f16875 \times 505/510}{10} = 59^f60.$$

175. — *Taxation des voitures.*

Art. 30. — Les prix à percevoir pour le transport des voitures à la vitesse des trains de voyageurs sont ainsi fixés :

Voitures à 2 ou à 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0f 55 (1)	par voiture et par kilomètre
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur (omnibus, diligences, etc	0 6875 (1)	
Motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices.	Prix du barème des articles de messagerie sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.	

Deux personnes peuvent, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes (omnibus, diligences, etc.) ; les voyageurs excédant ce nombre paient le prix des places de deuxième classe.

Exceptionnellement sont taxés aux prix fixés par l'article 14 avec la majoration prévue à l'article 22, s'il y a lieu :

1° Les véhicules emballés ou non dont le poids, emballage compris, s'il y a lieu, n'excède pas 200 kilogrammes par véhicule ;

2° Les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilogrammes.

Art. 31. — Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

Pompes funèbres.

Art. 32. — Les voitures des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes expédiées à la vitesse des trains de voyageurs.

Chaque cercueil confié à la Compagnie, pour être expédié par train omnibus ou mixte, est transporté dans un compartiment isolé au prix de :

0 fr. 4125 par kilomètre (2).

---

(1) Anciens prix 0 fr. 40 et 0 fr. 50 — avec la majoration de 25 °/. (loi du 31 mars 1918) et impôt d'Etat de 10 °/. (loi du 29 juin 1918) ces prix se sont trouvés élevés à :

0 fr. 40 × 1,25 × 1,10 = 0 fr. 55
0 fr. 50 × 1,25 × 1,10 = 0 fr. 6875.

(2) Anciens prix 0,30 et 1 fr. par kilomètre suivant le train employé ces prix furent portés à ceux ci-dessus par suite de la majoration de 25 °/. et l'impôt de 10 °/.

Chaque cercueil confié à la Compagnie pour être expédié par train express est transporté dans une voiture spéciale au prix de :

1 fr. 375 par kilomètre (1).

Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures de la Compagnie et paient les places qu'elles occupent.

Lorsqu'un cercueil est transporté successivement par train express et par train omnibus, la taxe de transport doit être obtenue par l'addition des taxes partielles calculées suivant la nature des trains dans lesquels les parcours partiels ont été effectués.

176. — Animaux (taxation des).

ART. 33. — Les prix à percevoir pour le transport des animaux à la vitesse des trains voyageurs sont ainsi fixés :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs, daims, autruches, chameaux et dromadaires .	0f 22 (2)	par tête et par kilomètre
Veaux, porcs et chevreuils	0 0825 (2)	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres . .	0 04125 (2)	

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la Compagnie et paient les places qu'elles occupent.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kilogrammes par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

ART. 34. — Les chevaux des militaires et marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges sont taxés à raison de $(0{,}05 \times 1{,}25 \times 1{,}10)$ 0,06875 par tête et par kilomètre.

ART. 35. — Les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 fr. sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5.000 fr. par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure.

ART. 36. — Les animaux de petite taille, tels que : *Chiens, chats, singes, écureuils, oiseaux*, placés dans des cages, caisses ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages, caisses ou paniers qui les renferment, sans que pour les chiens, la taxe par tête puisse être supérieure à celle fixée par l'article 18 ci-dessus.

---

(1) Voir le renvoi (2) de la page 256.

(2) Anciens prix 0,16, 0,06, 0,03 suivant animaux : avec la majoration de 25 °/₀ et l'impôt de 10 °/₀ ils furent portés à 0,22, 0,0825, 0,04125.

ART. 37. — Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux gares pourvues de quais d'embarquement.

Ces gares sont indiquées par des renvois à la nomenclature des gares par ordre alphabétique.

177. — Frais accessoires pour les voitures et animaux.

ART. 38 (art. 8 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — *Enregistrement.* — Il est perçu pour enregistrement des voitures, des cercueils et des animaux :

Un droit fixe de 0,10 + 50 % de majoration = 0,15 × 1,25 × 1,10 = 0,206/**0,20** par expédition.

Pour les voitures, cercueils et animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 39 (art. 9 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — *Manutention.* — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :

Voitures 2e + 50 % = 3 × 1,25 × 1,10 = 4,125/ .	4,15	par pièce.
Cercueils d°	4,15	par pièce.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs, daims, autruches, chameaux et dromadaires 1e + 50 % = 1,50 × 1,25 × 1,10	2,05	par tête.
Veaux, porcs et chevreuils : 0,40 + 50 % = 0,60 × 1,25 × 1,10	0,85	par tête.
Moutons, brebis, agneaux et chèvres : 0,20 + 50 % = 0,30 × 1,25 × 1,10 = 0,4125 . .	0,40	par tête.

ART. 40 (art. 10 des arrêtés ministériels des 15 janvier 1917 et 9 avril 1918). — *Magasinage.* — Lorsque les voitures ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 31, il est perçu, pour le stationnement, un droit fixé, par voiture, à :

6 fr. 90 pour la première période de vingt-quatre heures ;
13 fr. 75 pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
20 fr. 65 pour chaque période de vingt-quatre heures en sus.

Les mêmes droits (1) seront perçus au départ et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront la remise en gare pour les voitures que les Compagnies consentiraient sur la demande de l'expéditeur, à conserver dans leurs gares au-delà de ce délai, les Compagnies n'étant tenues d'ailleurs d'accepter que les voitures prêtes à être expédiées.

En cas de non enlèvement des cercueils, il sera perçu, à partir de l'arrivée, un droit fixé par cercueil, à :

---

(1) Ancien droit 5 fr. avec la majoration de 25 % et l'impôt de 10 % = 6,90
— 10 — — — 13,75
— 15 — — — 20,65

10 fr. 30 pour la première période de vingt-quatre heures ; (1)
13 fr. 75 pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
20 fr. 65 pour chaque période de vingt-quatre heures en sus.

Les animaux, dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée, sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

ART. 41. — Les animaux en caisses, en cages ou en paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués (*art. 21, 33 et 36*) sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

178. — Exemples de taxe (voitures). Soit une voiture à traction animale à deux fonds expédiée à 200 kilom. :

Enregistrement (art. 38)	0 20		
Transport (art. 30) 200 km × 0,6875 . .	137 50	141,85	142,10
Manutention (art. 39)	4 15		
Timbre du récépissé	0,25		

Soit une voiture automobile à deux fonds pesant 1200 kg. expédiée à 200 kilom.

1° Comme article de messagerie (art. 30 et 14 2e).

Jusqu'à 100 kilom. 0,44 = 44f			
De 100 à 200 — 0,4125 = 41,25	85f25		
Frais de manutention (art. 25).	3,15		
Au total par tonne . . 88 40 × 1200k = 106f 10		106,30	106f55
Enregistrement	0,20		
Timbre du récépissé	0,25		

2° Comme voiture à deux fonds (voir ci-dessus) . . . **142f 10**

C'est donc cette dernière taxe qui est applicable puisque aux termes de l'art. 30 (voir I, note 175) la taxe comme article de messagerie (art. 14) ne peut être *inférieure* à celle de l'art. 30 mais elle peut lui être supérieure.

Si cette automobile à deux fonds pesait en effet 1800 kg. c'est la taxe comme article de messagerie (159 fr. 55) qui serait applicable :

Article de messagerie $\frac{88.40 \times 1800}{1000}$ . . .	159f10	159f30	159f55
Enregistrement	0 20		
Timbre du récépissé.	0 25		
Voiture à deux fonds (comme ci-dessus)			142 10

(1) Le droit de stationnement pour les cercueils était invariablement de 5 fr. par jour avant l'arrêté du 15 janvier 1917 ; il fut élevé à 7 fr. 50. 5 + 50 % par l'arrêté du 9 avril 1918 qui fixa de plus un droit progressif de 10 et 15 fr. pour les autres périodes. Ces droits de 7,50, 10 et 15 avec la majoration de 25 % et l'impôt 10 % se trouvèrent élevés à 10 fr. 30, 13 fr. 75 et 20 fr. 65.

179. — Frais de magasinage des voitures. Ces frais avaient été fixés au taux invariable de 1 fr. par voiture et par 24 heures par les arrêtés des 30 avril 1862, 10 octobre 1871, 26 avril 1892, 20 décembre 1898 et 27 octobre 1900 ; l'arrêté du 15 janvier 1917 établit un tarif progressif (1).

Nous avons vu (I note 173 art. 40) que par suite de la majoration de 25 °/₀ et de l'impôt de 10 °/₀, ces frais furent élevés à :

6f90	par voiture	pour la 1re	période de 24 heures
13,75	—	— 2e	—
20,65	—	pour chaque période en sus.	

Une voiture stationnant en gare vingt jours, aurait payé antérieurement au 19 janvier 1917 (date d'application de l'arrêté du 15 du même mois) 20 × 1 fr. = 20 fr.

Avec l'arrêté de janvier 1917, elle aurait payé 1 jour à 5 fr. + 1 jour à 10 fr. + 18 jours à 15 fr. = 285 fr.

Par suite de la majorotion et de l'impôt, elle payera :

1 jour	à 6,90 =	6,90	392f35
1 jour	à 13,75 =	13,75	
18 jours	à 20,65 =	371,70	

180. — Dispositions générales concernant les transports G. V.

Art. 42. — *Distances.* — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Pour toute distance inférieure à 6 kilom., la perception est faite comme pour 6 kilom. entiers. Exceptionnellement, sur le Nord et le P. L. M. les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont calculés sur une distance minimum de 3 kilom.

Art. 43. — *Fractions de poids pour le calcul des taxes.* — Le poids de la tonne est de 1.000 kg.

Les fractions de poids pour le transport des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, sont établies de la manière suivante :

De 0 à 5 kg. inclusivement, par fraction indivisible de 5 kg. ;

Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kg. inclusivement, par fraction indivisible de 10 kg. ;

Au-dessus de 10 kg., par fraction indivisible de 10 kg.

Art. 44. — *Calcul des taxes.* — Les prix des barèmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes, et aux 5 centimes inférieurs, lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition de même catégorie.

Si l'expédition comprend des marchandises de catégorie différente, taxées à des barèmes différents, l'arrondissement est fait séparément pour les taxes résultant de chaque barème.

Art. 45. — *Minimum de perception par expédition.* — Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception frais de chargement

(1) 5 fr. pour la première période, 10 fr. pour la deuxième période de 24 heures et 15 fr. pour chaque période en sus.

et de déchargement compris, est par expéditions fixé à **0 fr. 65** (0,40 ancien minimum $\times$ 1,15 $\times$ 1,25) pour les excédents de bagages et à **0,55** (0,40 $\times$ 1,25 $\times$ 1.10 ou 1,05) pour les articles de messagerie, marchandises denrées et lait sauf les exceptions prévues par l'art. 10 pour les bagages des militaires et marins et par l'art. 18 pour le transport des chiens.

Art. 46. — *Matières inflammables ou explosibles* classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897, relatif au transport des matières dangereuses, dans la première catégorie, au titre : Explosifs.

Animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriciraient des précautions spéciales.

Ces matières et animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

— *Matières inflammables ou explosibles* classées par le susdit arrêté :

1° dans la première catégorie au titre : Autres matières ;

2° dans la deuxième catégorie ;

3° dans la troisième catégorie au titre : Explosifs de sûreté et matières assimilées.

Matières infectes classées dans la sixième catégorie par le susdit arrêté.

Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises. Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, elles peuvent être transportées sous certaines conditions par trains mixtes. Le tarif de la Grande Vitesse ne leur est pas applicable.

— *Matières inflammables ou explosibles* classées par ledit arrêté :

1° dans la troisième catégorie au titre : Autres matières ;

2° dans la quatrième catégorie.

Matières vénéneuses classées dans la cinquième catégorie par le susdit arrêté.

Ces matières sont admises dans les trains de voyageurs et peuvent être taxées en grande vitesse.

Les matières comprises dans la troisième catégorie au titre : Autres matières, sont taxées aux prix du tarif général G. V.

Les matières des quatrième et cinquième carégories sont taxées aux prix du tarif général G. V. ou des tarifs spéciaux G. V. dans lesquels ces matières sont dénommées.

Dans aucun cas, les matières classées dans les première, deuxième, troisième et sixième catégories des matières dangereuses ou infectes ne sont acceptées comme bagages et ne peuvent être déposées dans les salles de consigne.

Art. 47. — *Conditionnement des marchandises.* — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente dé détérioration.

Elle n'accepte pas le transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les colis qui ne portent pas une adresse claire et lisible, ou, au moins, des marques et numéros, et, dans tous les cas, le nom de la gare destinataire écrit très lisiblement. Les indications au crayon ne sont pas admises.

ART. 48. — *Déclarations.* — Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

2° Le nom et l'adresse du destinaire ;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros marques ou adresses ;

4° La mention à *domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée à *domicile* dans les localités où il existe un service de factage) ;

5° La mention *en port dû* ou *en port payé* ;

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement et le tarif à appliquer au retour des fonds ;

7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

8° La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé, conformément à l'article 53 des conditions d'application et moyennant, s'il y a lieu, le payement de la taxe fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés ministériels des 28 février 1903 et 9 avril 1918.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes, à la douane ou à l'octroi, l'expéditeur fournira à la Compagnie tels pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Une même expédition (*loi du 29 juin 1918*) ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, à moins qu'il ne s'agisse d'envois indivisibles ou qu'il n'existe, pour certains trafics, des prescriptions particulières.

ART. 49. — *Fausses déclarations.* — Si la Compagnie a des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la marchandise, elle peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis. Procès-verbal est dressé de cette opération.

ART. 50. — *Paiements.* — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ; néanmoins, les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

ART. 51. — *Déboursés.* — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

ART. 52. — *Remboursement.* — Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement sont soumises, au *retour*, à la taxe portée au tarif général ou aux tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances.

ART. 53 (art. 15 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866). — *Lettre de voiture et récépissé.* — Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, au timbre de 0 fr. 70 cent. (Loi du 28 février 1872), dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé, au timbre de 0 fr. 25 cent. (Loi du 29 juin 1918), qui énoncera

la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Comptage. — En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition.

Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire :

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc...

2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage, est fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918.

(ART. 5 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918. — Lorsque, sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 50 pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 0 fr. 35 pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 2 fr. 05 (1 fr. 95 denrées) et maximum de 6 fr. 20 (5 fr. 90 denrées) par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet (1).

En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage, lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distinct mentionnés sur la déclaration d'expédition.

ART. 54. — DÉLAIS DE TRANSPORT ET DE LIVRAISON. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés transportés et livrés, de gare à gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains.

(*Arrêté ministériel du 12 juin 1866.*) « ART. 2. Les animaux, denrées, « marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés « par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes « classes et correspondant avec leur destination, pouvu qu'ils aient été pré- « sentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglemen- « taire du départ de ce train ; faute de quoi, ils seront remis au départ « suivant. — Toutefois, cette prescription n'est pas obligatoire pour les « trains express et les trains-poste dans lesquels les Compagnies admettent « exceptionnellement des voitures de 2e et 3e classes et qui auront été « nommément désignés, tant sur les livrets soumis lors des changements « de service à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la « marche des trains à la connaissance du public. Les Compagnies pourront, « comme par le passé, être autorisées, sur leur demande, à admettre les « petits colis dans les trains express ou poste proprement dits sauf à appli- « quer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes « conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

« ART. 3. Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques « passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de trans-

(1) Anc. prix $0.25 \times 1,25$ major. $\times 1.10$ (ou 1.05) $= 0.35 - 1.50 \times 1,25 \times 1.10 = 2.05 - 1,50 \times 1,25 \times 1,05$ (denrées) $= 1,95 - 4$ fr. $50 \times 1,25 \times 1,10 = 6$ fr. $20 - 4,50 \times 1,25 \times 1,05$ (denrées) $= 5,90$. —

« mission sera de trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura « apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura « lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes « classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même « localité dans deux gares distinctes en communication par rails, sera « de 6 heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées « conformément aux deuxième et troisième paragraphes de l'article 5 ci- « dessous et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris for- « mant tête de ligne, jusqu'à ce que le service de la grande vitesse entre « lesdites gares ait été organisé sur le chemin de fer de Ceinture, le sur- « plus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant « applicable dans ces deux derniers cas. — Un délai plus long pourra être « accordé par le Ministre des Travaux Publics pour les diverses gares de « chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du Contrôle, « les Compagnies entendues, sans toutefois pouvoir dépasser le maximum « de 8 heures.

« Art. 4. Les expéditions seront mises à la disposition des destina- « taires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux « articles 2 et 3.

« Art. 5. Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposi- « tion des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

« Du 1er avril au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la récep- « tion et la livraison des marchandises en grande vitesse, à six heures, au « plus tard, et fermées au plus tôt, à vingt heures.

« Du 1er octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à sept heures, au plus « tard, et fermées, au plus tôt, à vingt heures.

« Toutefois, le lait, les fruits, la volaille, la marée et les autres denrées « destinées à l'approvisionnement des marchés des villes de Paris, Alençon, « Angers, Bolbec, Bordeaux, Caen, Chartres, Dieppe, Dijon (gare de Dijon- « Ville), Elbeuf, Fécamp, La Rochelle-Ville, Le Havre, Laval, Lyon, (gare « de Lyon-Perrache), Le Mans, Marseille, Morlaix, Nantes, Niort, Rennes, « Rouen, Saint-Brieuc, Saint-Etienne, Saintes, Versailles, Yvetot et des autres « villes désignées par l'administration supérieure, les Compagnies enten- « dues, seront mis à la disposition des destinataires, de nuit comme de « jour, dans le délai fixé à l'article 4.)

« Les gares seront fermées les dimanches et jours fériés à partir de « 11 heures, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de grande « vitesse.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de fac- « tage ou de réexpédition organisé par le chemin de fer et pour lesquelles la « remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront pas présen- « tées au domicile du destinataires les dimanches et jours fériés.

« Les livraisons à domicile ainsi différées devront être faites le premier « jour ouvrable qui suit le dimanche ou le jour férié : à Paris, par le service « de factage de la matinée ; dans les autres villes, par le premier service de « factage régulier.

« Toutefois, le réception en gare du lait et des pots à lait vides en retour « et des paquets de journaux et la livraison, tant en gare qu'à domicile, du « lait et des pots à lait vides en retour, des paquets de journaux, des ani-

« maux vivants, des volailles, du gibier, du poisson, des huîtres et coquil-
« lages, du pain, de la viande abattue, de la bière, de la levure, du vin doux,
« de la glace à rafraîchir, des fruits frais, des fleurs coupées, des légumes
« frais, du beurre, du fromage, des œufs, et des produits pharmaceutiques,
« auront lieu les dimanches et jours fériés comme les autres jours et dans
« les mêmes délais.

« Lorsque le délai de mise à la disposition en gare expire après
« 11 heures, les dimanches et jours fériés, pour des marchandises non
« inscrites dans la nomenclature ci-dessus, l'expiration de ce délai est
« reportée au premier jour ouvrable qui suit le dimanche ou le jour férié,
« deux heures après l'ouverture de la gare. En outre, et pour celles de ces
« marchandises qui seraient mises à la disposition des destinataires dans
« la matinée d'un dimanche ou d'un jour férié, le point de départ du délai
« d'enlèvement est reporté au premier jour ouvrable suivant. Le calcul des
« droits de magasinage est opéré en conséquence.

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bagages
« non accompagnés, qui continueront à être expédiés et livrés les dimanches
« et jours fériés dans les mêmes conditions que les bagages ordinaires.

« Art. 14. — Aux délais fixés ci-dessus, seront ajoutés les délais néces-
« saires pour l'accomplissement des formalités de douane. »

(*Arrêté ministériel du 12 mai 1883.*) « Art. 1er. — Les marchandises
« reçues dans les bureaux de ville des Compagnies de chemins fer, pesées,
« enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès
« dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture règle-
« mentaire. »

(*Arrêté ministériel du 10 août 1907*). « Art. 1er. — Les fleurs coupées
« destinées à l'approvisionnement des marchés de Paris, Lyon, Marseille,
« Saint-Etienne et Dijon, sont comprises parmi les denrées qui, en vertu de
« l'arrêté ministériel du 26 juin 1903, sont mises, de nuit comme de jour, à
« la disposition des destinataires dans le délai fixé par l'article 4 de l'arrêté
« du 12 juin 1866. »

Art. 55. — *Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises.* — La Compagnie est tenue de mettre les marchandises, denrées, voitures, animaux, matériel roulant, etc... adressés en gare, à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée à l'heure règlementaire d'ouverture de la gare. Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant dix-neuf heures pour les transports par wagons dont la manutention est faite par les particuliers et avant midi pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie ; dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de 24 heures.

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire, à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

Art. 56. — *Envoi des avis d'arrivée des marchandises.* — L'avis adressé au destinataire pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par l'ar-

ticle précédent peut être donné, au choix de la Compagnie, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais qui sont à la charge du destinataire dépassent, en aucun cas, 15 centimes. Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la Compagnie (1).

En cas d'avis téléphonique, les communications faites par la Compagnie sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elle. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le Commissaire du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

Conformément à l'article précédent, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou 19 heures, les délais sont prolongés de 24 heures. Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner (1).

ART. 57. — *Avis concernant les manutentions à faire par les particuliers.* — Les règles énoncées à l'article précédent pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par la Compagnie à l'expéditeur ou au destinataire, pour le chargement et le déchargement des wagons.

ART. 58. — *Camionnage d'office.* — Les Administrations de chemins de fer sont autorisées à faire conduire, d'office, au domicile du destinataire ou dans un magasin public, toute marchandise adressée en gare qui ne serait pas enlevée dans un délai de vingt-quatre heures, à dater de l'expiration du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels en vigueur.

Le camionnage est fait au domicile du destinataire toutes les fois que ce domicile est connu et que le transport peut y être effectué normalement.

En dehors de cette hypothèse, le camionnage est fait dans un magasin public.

Avis du camionnage dans un magasin public doit être donné immédiatement par la Compagnie au destinataire ou, lorsque le domicile de ce dernier est inconnu, à l'expéditeur, les règles énoncées à l'article 56 pour les envois des avis d'arrivée des marchandises étant applicables dans l'espèce.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les prix doublés des tarifs fixés par le Ministre des Travaux Publics, ou d'après les taxes doublées applicables aux embranchements ou raccordements, si la conduite est effectuée par voie de fer à un de ces embranchements ou raccordements.

ART. 59 (art. 38 de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918). — *Désinfection*

(1) Voir le renvoi (1) note 130.

des wagons. — Il est perçu, à titre de frais de désinfection, lorsque cette désinfection est prescrite par les règlements, les taxes ci-après (1) :

0 fr. 85 centimes par cheval, poulain, âne, mulet, autruche, chameau, dromadaire ;
0 fr. 60 centimes par bœuf, taureau, vache, biche, cerf, daim ;
0 fr. 35 centimes par veau, porc ou chevreuil ;
0 fr. 15 centimes par mouton, agneau, brebis, chèvre.

Toutefois, pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser 4 fr. 15 par wagon à un seul plancher et 6 fr. 20 par wagon à deux planchers.

La taxe de 4 fr. 15 par wagon à un seul plancher et de 6 fr. 20 par wagon à deux planchers est perçue lorsque, sur la demande de l'expéditeur, un wagon est spécialement affecté à ces animaux, quel qu'en soit le nombre.

. . . . . .

Quel que soit le nombre des Compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement ; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible.

Les taxes ci-dessus déterminées sont également dues quand les animaux énumérés au présent article sont transportés en caisses, en cages ou en paniers.

ART. 60. — *Demandes de matériel pour le transport des voitures et des animaux.* — Les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la station de départ, 24 heures au moins à l'avance, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter.

Cette disposition ne s'applique pas aux chiens ni aux animaux en cages dénommés à l'article 36.

ART. 61. — *Avis de livraison.* — L'expéditeur d'une marchandise à destination de l'un des sept grands réseaux français et des chemins de fer de Ceinture de Paris, peut obtenir avis direct par la gare destinataire de la livraison de cette marchandise en payant à la gare de départ une taxe spéciale de (0 fr. 25 × 1,25 × 1,10 ou 1,05 = 0,34375 et 0,328125) **0,35.**

La demande d'avis de livraison peut être faite au moment de l'envoi, sur la déclaration d'expédition, ou postérieurement à cet envoi ; dans ce dernier cas, la demande est constatée par un reçu spécial.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de livraison adressé à l'expéditeur est mis à la poste dans les 24 heures qui suivent la livraison de la marchandise.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai est augmenté d'un délai égal à celui de factage ou de réexpédition.

Les délais ci-dessus sont augmentés des dimanches et jours fériés.

---

(1) Toutes les taxes prévues au dit article comprennent :
a) La majoration de 50 % prévue par l'arrêté du 9 avril 1918 portant relèvement des frais accessoires.
b) La majoration de 25 % au profit des Compagnies (loi du 31 mars 1918).
c) L'impôt d'Etat de 10 % (loi du 29 juin 1918).

ART. 62. — *Avis de souffrance à adresser à l'expéditeur.* — La Compagnie est tenue, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de souffrance est mis à la poste par la gare destinataire dans les 24 heures qui suivent la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai est augmenté d'un délai égal à celui de factage ou de réexpédition, sans toutefois que cet allongement puisse dépasser 48 heures.

Les délais ci-dessus sont augmentés des dimanches et jours fériés.

On entend par marchandises en souffrance :

1° Celles qui ont été refusées par le destinataire ;

2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué ;

3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de quatre jours compté :

Pour les marchandises livrables en gare, soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire.

Pour les marchandises livrables à domicile et dont le destinataire est absent, du lendemain du retour de la marchandise à la gare ;

4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

La marchandise qui a fait l'objet de l'avis de souffrance reste à la disposition du destinataire primitif, dans les conditions du droit commun, jusqu'à la réception, par la gare destinataire, des instructions nouvelles de l'expéditeur.

Les majorations de taxe pour magasinage ou stationnement prolongé sont applicables d'office.

Toutefois, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, le chemin de fer ne peut percevoir le montant intégral de ces majorations que si l'avis de souffrance a été adressé à l'expéditeur dans les délais prévus par les conditions d'application des tarifs généraux. Si cet avis est lancé tardivement, les taxes de magasinage et de stationnement non majorées sont seules opposables à l'expéditeur pour la période comprise entre la date à laquelle l'avis de souffrance aurait dû être envoyé et celle à laquelle il l'a été effectivement.

L'envoi à l'expéditeur de la lettre contenant l'avis de souffrance donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 15.

ART. 63. — *Modification du contrat de transport primitif.* — Les instructions de l'expéditeur ayant pour objet la modification du contrat de transport primitif doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé à l'expéditeur (1).

Ces instructions peuvent être adressées, soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois pour les expéditions grevées de rembour-

(1) Le récépissé à l'expéditeur sera restitué à l'intéressé si cette restitution fait l'objet d'une demande écrite, soit dans l'ordre de modification du contrat, soit dans une lettre ultérieure.

Toute demande de cette nature devra être accompagnée d'une enveloppe affranchie, à l'adresse de l'expéditeur.

sement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice.

Voir les notes ci-après, pour ce qui concerne : les déclarations d'expédition note 118 ; les fausses déclarations 119 ; les débours et remboursements 120-123 ; les récépissés 125 ; la modification du contrat de transport 140.

181. — Exemple de calcul de délai en grande vitesse. Soit un envoi remis à A pour B le 1er juillet 1913 (mardi).

1° à 15 h. 30.

2° à 16 h. 30.

A départ des trains : 8 h. 10 — 13 h. 15 — 19 h. 10.

B arrivé des trains : 12 h. 07 — 18 h. 27 — 0 h. 07.

1° L'envoi peut partir par le train de 19 h. 10 le mardi (15 h. 30 + 3 h. = 18 h. 30) ; il arrivera à B à minuit 7 et sera mis à disposition le mercredi matin à 8 h. (2 heures après l'ouverture de la gare à 6 h.)

2° L'envoi ne pourra partir que par le train du mercredi matin à 8 h. 10 (en effet 16 h. 30 + 3 h., 19 h. 30, or le dernier train utile du mardi part à 19 h. 10) ; il arrivera à B à 12 h. 07 et sera mis à disposition à 14 h. 07 (12 h. 07 + 2 h.).

Par arrêté interministériel du 31 mars 1915 il est alloué pendant la durée des hostilités et jusqu'à nouvel ordre, en sus des délais réglementaires une prolongation de délai de 24 heures pour les transports à une distance inférieure à 300 kilm. et de 48 heures pour les distances égales ou supérieures. Cette prolongation étant augmentée de 24 heures en cas de factage à domicile.

182. — Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de grande vitesse ne concernant pas les voyageurs, les bagages et les chiens.

En dehors des conditions particulières explicitement stipulées dans les tarifs spéciaux eux-mêmes, l'application des dits tarifs est subordonnée aux conditions ci-après :

ARTICLE 1er. — **Demande du tarif.**

Les prix des tarifs spéciaux pour le transport des marchandises ne sont appliqués qu'autant qu'ils sont plus avantageux que ceux des tarifs généraux et que l'expéditeur en fait la demande sur sa déclaration d'expédition. Cette demande peut être faite par l'une des mentions : *Tarif spécial*, — *Tarif réduit* — *Tarif le plus réduit*, considérées comme équivalentes et impliquant l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comporte le tarif à appliquer. A défaut de l'une de ces indications, l'expédition est soumise aux prix et conditions du tarif général.

ARTICLE 2. — **Minimum de poids.**

Le minimum de poids par wagon complet ou par expédition peut être constitué par des marchandises désignées soit dans un même tarif, soit dans

des tarifs différents, avec les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties, par les dits tarifs, aux mêmes conditions particulières, qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire, et qu'enfin elles ne puissent se nuire ou s'avarier par le contact.

Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents, en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé.

ARTICLE 3. — **Stations intermédiaires.**

Les transports effectués aux conditions d'un tarif spécial, de ou pour une gare non dénommée au dit tarif spécial, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, peuvent jouir du bénéfice de ce tarif, en payant pour la distance entière, depuis la dernière gare dénommée située avant le lieu de départ, jusqu'à la première gare dénommée située après le lieu de destination, si la taxe ainsi calculée, est plus avantageuse que celle du tarif général.

Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées, que les stations situées sur l'itinéraire le plus court entre les deux gares dénommées.

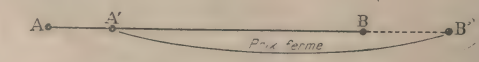
ARTICLE 4. — **Application. — Conditions des tarifs généraux**

Les conditions du tarif général restent applicables aux transports effectués en vertu des tarifs spéciaux, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières de chacun de ces tarifs.

183. — Demande du tarif (G. V.). Alors que l'art 1er des conditions d'application communes aux tarifs spéciaux P. V. (*voir I, note 143*), spécifie que la taxe la plus économique, en cas de revendication du tarif réduit, peut être obtenue par itinéraire détourné, quand bien même l'expéditeur n'aurait pas indiqué cet itinéraire, l'art. 1er des conditions des tarifs spéciaux G. V. ne prévoyant pas le cas, la taxe la plus réduite (Cour de Cassation 28 novembre 1905), à moins de revendication spéciale de l'expéditeur sur la déclaration d'expédition, doit être recherchée par l'itinéraire direct.

Une expédition de A à B (Schéma I) peut bénéficier d'office par voie de soudure de A à A′ du prix ferme de A′ à B′ ; la gare expéditrice A et la gare destinataire B étant sur l'itinéraire direct et la gare B étant intermédiaire par rapport à A′ B′.

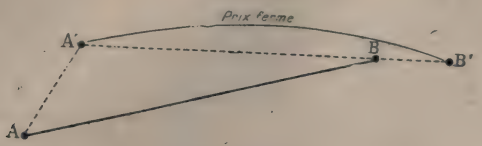
I.



Une expédition de A à B (Schéma II) ne peut d'office par voie de soudure de A à A′ bénéficier du prix ferme de A′ à B′(bien que B soit intermédiaire entre A′ et B′), le parcours de AB n'étant pas situé sur l'itinéraire direct

du prix ferme considéré. Cette combinaison ne serait admise que si l'expéditeur avait revendiqué l'itinéraire détourné.

II.



184. — Formalités à remplir pour la remise des marchandises au chemin de fer et leur retrait à destination. Tout expéditeur qui remet un envoi à une gare doit tout d'abord soumettre sa déclaration d'expédition à l'examen et au visa des agents du bureau à qui incombe le soin de vérifier cette pièce : le visa n'est donné que si la déclaration est, de même que les pièces qui peuvent y être annexées : pièces de régie, déclarations pour les douanes étrangères, etc , dans les conditions voulues pour être acceptée ; puis cet expéditeur fait reconnaître sa marchandise par un employé du service de la manutention lequel apprécie si l'emballage est ou non suffisant pour protéger efficacement la marchandise contre les heurts inévitables du transport.

Rappelons à ce sujet que d'après les art. 43 et 47 des conditions des tarifs généraux P. V. et G. V. (voir I, notes 116 et 180), les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer ni d'accepter non plus les marchandises dans un emballage défectueux ou celles qui présentent des traces évidentes de détérioration.

Supposons qu'on remette au transport un fauteuil emballé sous toile, les pieds non protégés par des torsades de paille et par des lattes de bois réunissant les pieds en croix ; la gare peut refuser ce siège, l'emballage ne lui paraissant pas suffisant ; si l'expéditeur insiste pour que la gare donne cours à l'envoi, celle-ci exigera, non pas comme avant la loi Rabier (voir I, note 189), une garantie dégageant la responsabilité des transporteurs pour insuffisance d'emballage, mais que l'expéditeur donne sur sa déclaration l'état descriptif de l'objet : dans l'espèce « un fauteuil emballé sous simple toile, pieds non emballés ». En cas d'avarie à l'arrivée, la Compagnie excipera alors du vice propre de la chose (voir I, note 188 ce qu'on entend par vice propre) pour dégager ou atténuer sa responsabilité.

Le colis accepté dans les conditions indiquées, la gare de départ vérifiera, si elle le juge convenable, le poids déclaré par l'expéditeur (voir I, note 97. Pesage) qui aura à se présenter à nouveau au bureau pour qu'un agent applique le prix de transport et établisse les récépissés dont un sera remis à l'expéditeur, qu'il acquitte ou non les frais de transport.

Le colis arrivé à destination est livrable d'office à domicile s'il s'agit

d'un envoi de grande vitesse au sujet duquel la livraison en gare n'a pas été revendiquée par l'expéditeur, ou bien s'il s'agit d'un envoi de petite vitesse livrable à domicile d'après demande de l'expéditeur et ce à la condition, dans l'un comme dans l'autre cas, que la gare d'arrivée ait un service de livraison à domicile (voir I, note 206, factage et camionnage).

Si la livraison doit se faire en gare d'arrivée, celle-ci avise le destinataire (bien que la lettre d'avis ne soit pas obligatoire voir I, note 135), qui doit se présenter muni de la lettre d'avis pour prendre livraison dans les délais fixés par les arrêtés ministériels sous peine d'être astreint au payement de frais de magasinage.

Au reçu de la lettre d'avis, le destinataire peut venir retirer son colis en gare après payement, si ceux-ci sont à sa charge, des frais de transport et remise par la gare dans tous les cas du récépissé utile ; ou bien adresser simplement sa lettre d'avis à la gare avec ordre de livraison à domicile.

Telles sont, en leur ensemble, les formalités à remplir pour la remise d'un colis à une gare et pour sa livraison à l'arrivée.

185. — Retard dans la mise à disposition de marchandises. Le code civil (art. 1142) pose en principe que « toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur » ; d'un autre côté, l'art. 104 du Code de Commerce dit que, « si par l'effet de la force majeure le transport n'est pas effectuée dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard ». Ce qui revient à dire que, lorsqu'un colis a été livré en retard et que ce retard n'est pas dû à un cas de force majeure, les transporteurs sont en faute et doivent une indemnité.

Il est de jurisprudence constante, avons-nous vu en parlant de la lettre d'avis (I, note 135), que les Compagnies ne sont pas tenues d'aviser es destinataires de l'arrivée des marchandises livrables en gare et qu'elles ne peuvent dès lors être condamnées à des dommages-intérêts pour retard qu'autant que le destinataire prouve qu'il a réclamé la marchandise et qu'elle n'a pu lui être livrée ; en d'autres termes le transporteur « ne peut être démontré en faute lorsqu'un colis, non spécialement réclamé, n'a pas été remis par lui dans les délais ».

Que doit donc faire un destinataire pour sauvegarder ses droits ? Attendant une marchandise et n'ayant reçu aucun avis dans les délais, ce destinataire doit se rendre, à l'expiration du délai de mise à disposition, à la gare d'arrivée pour réclamer son envoi ; si ce dernier n'est pas arrivé, il adressera une lettre — de préférence recommandée, bien que dans l'espèce la loi ne lui en fasse pas une obligation — pour réclamer la marchandise et formuler d ores et déjà une réclamation pour retard et préjudice causé. De cette façon, à moins que la Compagnie n'excipe d'un cas de force majeure, le destinataire aura droit, lorsque la marchandise lui sera enfin remise — il devra la prendre sous réserve pour retard — à une indemnité, dans les termes du droit commun c'est-à-dire s'il *justifie d'un préjudice* et dans la mesure de ce préjudice, car un retard, d'après une jurisprudence cons-

tante ne « peut par lui-même et à lui seul donner ouverture à l'allocation de dommages-intérêts, la faute, suivant les principes généraux du droit, n'obligeant celui qui l'a commise à en réparer les effets que lorsque cette faute cause préjudice ».

En résumé, si les délais de transport ont été dépassés, le destinataire — s'il a réclamé en vain sa marchandise après l'expiration des délais — n'a droit à des dommages-intérêts que dans les termes du droit commun, la loi ne mettant de plus à la charge du débiteur, en cas d'inexécution d'une obligation, que les dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat (art. 1150 du Code Civil) (1). En d'autres termes l'indemnité due en cas de retard devra compenser tous les dommages, sous la seule réserve qu'ils aient été prévus.

Comme nous l'exposions, dans un article sur la question paru il y quelques années dans le *Journal des Transports*, il en résulte que cette indemnité est rarement fixée à l'amiable, surtout lorsque les prétentions de l'ayant droit paraissent trop élevées aux Compagnies, d'où bien des procès qui seraient évités si le droit interne était, sur ce point, mis en harmonie avec le droit international, tel qu'il résulte de la Convention de Berne. (Voir II, notes 221 et 222).

Aux termes de cette Convention, l'indemnité pour retard dans la livraison des marchandises est fixée par l'article 40, sauf le cas où il y aurait *faute grave de la part des transporteurs* :

1° Sans qu'on ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard, il est alloué une indemnité variant du 1/10 aux 5/10 du prix de transport, suivant l'importance du retard ;

2° Si l'on peut fournir la preuve d'un préjudice, une indemnité ne pouvant pas toutefois dépasser le prix du transport est accordée ;

3° S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison au départ, il peut être alloué :

a) Une indemnité variant, suivant l'importance du retard, des 2/10 aux 10/10 du prix de transport, et ce sans que le dommage soit à prouver ;

b) Le montant de l'intérêt déclaré, mais à charge par l'ayant droit de prouver que cet intérêt représente le dommage résultant du retard.

L'indemnité est donc réglée d'une façon mathématique, ce qui évite bien des difficultés, source de procès entre le commerce et les Compagnies.

Si on jette un coup d'œil sur la législation intérieure d'avant-guerre des principaux Etats d'Europe en ce qui concerne les transports et en particulier les retards dans la livraison, on voit que cette législation se rapproche sensiblement de la Convention de Berne ; les chemins allemands et autrichiens accordaient, suivant l'importance du retard, une indemnité proportionnée au prix du transport ; les chemins belges, en principe, 1/10

(1) *Art. 1150.* — Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

du prix de la lettre de voiture par jour de retard jusqu'à concurrence du prix total ; les chemins italiens, une partie du prix du transport proportionnellement à la durée du retard et même la totalité du prix si le retard est double du délai de transport ; les chemins russes, 5 °/₀ du prix du transport par 24 heures de retard, jusqu'à concurrence du prix total et enfin les chemins suisses accordaient une indemnité variant du 1/10 à la totalité du prix du transport.

En France, certains tarifs spéciaux contiennent bien une clause forfaitaire, mais le système du forfait n'est pratiqué qu'accidentellement ; les questions d'indemnité pour retard se résolvent le plus souvent dans notre droit interne, comme nous l'avons dit plus haut, par voie judiciaire.

Les adversaires d'une clause forfaitaire objecteront sans doute qu'on ne peut prévoir à l'avance le préjudice éventuel d'un retard, et qu'il appartient aux Tribunaux, en cas de non accord entre les parties, de fixer l'indemnité due ; mais précisément la clause forfaitaire prévue par la Convention de Berne a pour effet de poursuivre un retard ne résultant pas d'une *faute grave* de la part des transporteurs ; s'il y a faute grave, il appartient aux Tribunaux de statuer, si la preuve du dommage éprouvé par l'ayant droit ne paraît pas, aux yeux des transporteurs, suffisamment administrée.

Les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics ont bien pris le 31 mars 1915 un arrêté fixant, pour la durée des hostilités et jusqu'à nouvel ordre, un régime spécial concernant les pertes ou avaries de colis, prévoyant que les transports peuvent être assurés et qu'il peut de plus être fait à leur sujet une déclaration d'intérêt à la livraison (voir I, note 208) ; mais cet arrêté, qui pose en principe que l'indemnité pour retard ne peut dépasser celle qui serait allouée pour perte totale en tenant compte, s'il y a lieu, des assurances contractées pour la valeur et pour l'intérêt à la livraison, ne détermine pas, comme la Convention de Berne, l'indemnité forfaitaire qui pourrait être allouée.

Il serait à souhaiter qu'après la guerre, notre droit interne fût, sur ce point, mis en harmonie avec le droit international.

Cette harmonie avait d'ailleurs été préconisée par l'Administration supérieure, si nous nous reportons à la lettre du 25 février 1891 — qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler — que M. le Ministre des Travaux publics adressait aux Compagnies, au sujet du projet de loi portant approbation de la Convention de Berne, dont le Gouvernement avait saisi le Parlement.

Le Ministre disait :

« Le jour où cette Convention sera devenue exécutoire, les transports « par Chemins de fer seront régis en France par des règles juridiques qui, « sur un certain nombre de points, varieront suivant qu'il s'agira de trans- « ports internationaux ou de transports purement intérieurs. Or, il semble « qu'il serait utile, pour le public comme pour les Compagnies, que le « droit interne fût mis en concordance avec le droit international. »

Et plus loin :

« Je serais donc disposé à demander à M. le Garde des Sceaux de pré- « parer, de concert avec mon Département, un projet de loi ayant pour

« but d'introduire, dans notre Code de Commerce, les modifications néces-
« saires pour en harmoniser les dispositions avec celles de la Convention
« de Berne ».

186. — Avaries. Pertes. Manquants. Les différends qui peuvent s'élever entre transporteurs et destinataires en matière d'avaries, de manquants et de pertes partielles ou totales, sont réglés par les art. 103 et 105 du Code de Commerce :

Art. 103 (modifié par la loi du 17 mars 1905, connue sous le nom de loi Rabier) :

Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle. (*Loi du 17 mars 1905*).

Art. 105 (modifié par la loi du 11 avril 1888) :

Art. 105. — La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, *si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.*

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. (*Loi du 11 avril 1888*).

Avant d'examiner chacun de ces articles de notre Code de Commerce, deux des plus intéressants au point de vue des litiges résultant du transport des marchandises par chemins de fer, nous allons dire ce qu'on entend par force majeure, cas fortuit et vice propre de la chose.

187. — Force majeure. Cas fortuit. Le *cas fortuit* est un événement auquel la volonté humaine n'a aucune part ; c'est donc un événement que la prudence ne peut prévoir et auquel elle ne peut s'opposer lorsqu'elle l'a prévu ; la force majeure, au contraire, implique le fait de l'homme ; conformément au droit commun, le cas fortuit et la force majeure doivent être prouvés et c'est aux transporteurs qu'incombe cette preuve, s'ils y font appel pour repousser une demande d'indemnité soit pour retard, soit pour avarie, perte ou manquant.

Il convient de rechercher d'après la Jurisprudence les cas fortuits et de force majeure qui sont le plus souvent invoqués :

Accidents de la nature et faits humains.

Ces cas fortuits sont principalement : les éboulements sur la voie, les inondations, les crises atmosphériques, la neige, la gelée, l'incendie ou la chaleur.

L'*éboulement* de terres ou de roches sur la voie, qui interceptent la

communication est un cas fortuit, surtout lorsque cet éboulement provient de l'abondance des pluies, mais la responsabilité des transporteurs serait engagée si l'éboulement se produisait par suite d'un état défectueux de la voie ; c'est une conséquence de son obligation d'entretenir la voie en bon état.

Il en est de même de l'*inondation*, lorsque les transporteurs se trouvent en face d'une situation à conjurer et que d'ailleurs ils ont pris toutes les précautions qui étaient en leur pouvoir ; la responsabilité d'une Compagnie ne serait pas engagée si des marchandises déposées dans une gare envahie brusquement par les eaux venaient à être avariées, s'il est prouvé que la Compagnie a été dans l'impossibilité de transporter dans un autre endroit les marchandises que l'eau a brusquement atteintes.

Une Compagnie ne peut être rendue responsable du retard apporté à la livraison des marchandises lorsque la cause de ce retard se trouve dans l'abondance des *neiges* qui ont suspendu le cours des trains d'une région.

La *gelée* est un cas fortuit dont les conséquences ne peuvent être mises à la charge d'une Compagnie (à moins que les marchandises n'aient été exposées à la gelée par la faute de cette Compagnie) le cas fortuit étant d'autant mieux fondé lorsque la température s'est refroidie subitement, prématurément et avec une intensité exceptionnelle.

Il en est de même pour la *chaleur* exceptionnelle, si la Compagnie a néanmoins pris les mesures d'usage pour préserver les marchandises.

Les *faits de guerre* constituant des cas de force majeure ne sont pas à la charge des Compagnies.

La *guerre civile* peut, dans une certaine mesure, être assimilée à la guerre étrangère.

Le *vol* ne peut être considéré comme un cas de force majeure, une surveillance active devant être organisée ; mais si le vol a été commis avec violence, à main armée, ou par un attroupement auquel la résistance n'était pas possible, le cas de force majeure apparaîtrait.

Lorsqu'une *grève* d'agents de chemins de fer a été prévue depuis longtemps, elle ne constitue pas un cas de force majeure ; on peut au contraire l'opposer lorsque la grève éclate soudainement et que rien ne la laissait prévoir.

188. — Vice propre. Toute cause de perte ou d'avarie inhérente à la nature même de la marchandise transportée constitue le vice propre.

Ainsi, on doit attribuer au vice propre : l'explosion d'un récipient et la perte de liquide qu'il contient par suite de la fermentation ; l'éclatement, sous l'influence de la chaleur, de récipients contenant certains liquides ; l'échauffement et même l'inflammation spontanée de certaines matières comme les déchets de laine ; la dessiccation ; l'évaporation ; le tamisage de substances friables, etc...

Sous l'action de l'humidité ou même de la fraîcheur de l'air ambiant, les rubans de carde pour l'industrie textile se rouillent ; à certaines époques de l'année, les pommes de terre, les semences, les graines, peuvent, en

cours de route, subir le phénomène de la germination ; le sucre cristallisé de bas titrage ou le sucre mis trop chaud en sacs devient sirupeux ou produit des mottes. De même, le mauvais conditionnement intérieur d'un colis et l'insuffisance de l'emballage extérieur dûment reconnue par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, constituent le vice propre de la chose.

189. — Loi Rabier. Avant le vote de la loi Rabier (loi du 17 mars 1905) tendant à modifier l'art. 103 du Code de Commerce, la responsabilité des transporteurs en matière d'avaries était entière ou atténuée, suivant le tarif appliqué et c'est cette atténuation que la dite loi a fait disparaître.

Nous avons vu en parlant des tarifs qu'en matière de transports par chemins de fer deux sortes de tarifs peuvent être appliqués : le tarif général et le tarif spécial.

Le tarif général est le tarif de droit commun ; il n'apporte aucune dérogation au principe édicté par l'art. 103 : « il (le voiturier) est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre ou de la force majeure » ; en effet, en présence d'une avarie, c'est au transporteur à établir, en cas d'application de ce tarif, soit qu'il ait été revendiqué, soit que la marchandise considérée ne soit pas reprise à un tarif spécial pourtant revendiqué, d'où application de plano du tarif général, c'est au transporteur disons-nous à établir la force majeure ou le vice propre de la chose ; il est donc présumé en faute à moins qu'il ne prouve que l'avarie provient d'un fait qui ne lui est pas imputable.

Les tarifs spéciaux P. V. contenaient avant 1890 une clause exonérant la responsabilité des transporteurs, clause que l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise ainsi taxée entendait consentir aux Compagnies par le fait même de la revendication d'un tarif réduit.

Avant 1890, en effet, tous les tarifs spéciaux P. V. des Compagnies contenaient un paragraphe ainsi conçu : *La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route ;* cette clause, par trop absolue, était la résultante de l'art. 98 du code de commerce qui « rend le commissionnaire garant des avaries ou pertes de marchandises, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure » ; elle disparut à cette époque des tarifs spéciaux et fut reportée, dans les mêmes termes, dans les conditions d'application, dûment homologuées, des tarifs spéciaux P. V.

La Cour de cassation détermina en 1874 (4 février) la portée de cette clause d'irresponsabilité, en déplaçant simplement le fardeau de la preuve, c'est-à-dire que si en cas d'application du tarif général c'était comme d'usage, à la Compagnie, en présence d'une avarie à la chose transportée, de faire la preuve de son irresponsabilité, il appartenait au contraire au destinataire, en cas d'application d'un tarif spécial, de prouver d'une « façon précise et déterminée » et ce par tous les moyens de droit, que la faute de l'avarie incombait aux transporteurs, preuve bien difficile à administrer, pour ne pas dire impossible.

La situation fut modifiée le 1er janvier 1901 ; cette clause « la Compa-

gnie ne répond pas des déchets et avaries de route », fut en effet remplacée par une autre moins absolue empruntée à l'art. 31 de la Convention Internationale de Berne (Voir II, note 219), qui donne une énumération limitative de cas rentrant dans le droit commun dont l'art. 103 posait le principe (1) entraînant pour les Compagnies une présomption d'irresponsabilité toujours susceptible d'être détruite par la preuve contraire : transports en wagons découverts, en vrac ou avec un emballage défectueux, marchandises fragiles sujettes à détérioration, coulage, rouille, dessiccation, etc... en tant que l'avarie soit le résultat de mode de transport choisi ou de la nature périssable de la marchandise.

Le § additionnel à l'art. 103 voté par les Chambres le 17 mars 1905, « toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle » rend donc entière maintenant la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie à moins qu'ils ne prouvent — quel que soit le tarif appliqué — que cette perte ou cette avarie résultent du vice propre de la chose, de la force majeure ou d'une faute de l'expéditeur, et cette preuve ne peut être administrée (à moins que l'ayant droit n'admette les raisons invoquées par la Compagnie pour dégager sa responsabilité) qu'au moyen d'une expertise : amiable, si les parties y consentent, ou judiciaire.

Le changement de régime de la loi Rabier ne subsiste que jusqu'à la terminaison du contrat de transport ; par conséquent, si une réclamation pour avarie ou manquant se produisait après que le destinataire eût pris possession de la marchandise, il appartiendrait à ce destinataire, s'il a rempli toutefois les formalités édictées par l'art. 105 du Code de commerce : protestation motivée, dans les trois jours qui suivent la livraison, par acte extra judiciaire ou lettre recommandée, de prouver que la perte ou l'avarie s'est produite pendant que la marchandise se trouvait entre les mains des transporteurs. Il n'en serait pas de même si le destinataire avait pris livraison sous réserves motivées, confirmées au besoin dans les délais par lettre recommandée ou acte extra judiciaire (2) ; dans ce cas, il appartiendrait aux transporteurs, le cas échéant, de faire la preuve de leur irresponsabilité, qu'ils aient ou non exigé de la part de l'expéditeur un état descriptif sur la déclaration d'expédition, visant le mauvais emballage, notamment au moment de la remise de la marchandise en gare de départ, les Compagnies (Cour de Cassation du 26 novembre 1907) pouvant contester leur responsabilité en cas d'avarie ou de perte quand bien même elles auraient reçu les marchandises sans réserves.

Au moment de la livraison il existe, en effet, une présomption contre le voiturier, c'est à lui qu'il appartient, par conséquent, de prouver que l'avarie était antérieure au transport, ou bien de justifier du cas de force

---

(1) Le voiturier est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

(2) La Cour de Cassation a décidé que les prescriptions impératives de l'art. 105 peuvent ne pas être observées, si le destinataire a pris des réserves motivées au moment de la livraison et si ses réserves *ont été acceptées* par la Compagnie.

majeure, du vice propre de la chose, etc... L'acceptation, sans réserves, par le destinataire, modifie cette situation : il se forme alors une présomption que le colis a été livré en bon état et le destinataire qui est demandeur et sous la garde duquel est passée la chose, doit, s'il veut user de son droit de protestation, faire la preuve que les marchandises ne lui ont pas été livrées intactes et qu'elles étaient déjà avariées au moment de la livraison, sauf aux transporteurs à opposer à leur tour le vice propre ou la force majeure.

190. — Des droits et devoirs d'un destinataire recevant une marchandise :

a) **en gare**.

b) **à domicile**.

Quel recours a-t-il contre les transporteurs, en cas d'avarie ; que doit-il faire pour sauvegarder ses droits ?

Soit un destinataire habitant Paris et attendant de Lyon par exemple une caisse renfermant une statuette en marbre.

Dès que ce destinataire aura été avisé, ou, sans attendre cet avis, dès qu'il sera en possession du récépissé que l'expéditeur lui aura fait parvenir, il se présentera à la gare pour retirer son colis ; il en examinera l'emballage afin de s'assurer qu'il ne porte aucune trace de chocs ou de malfaçons et dans tous les cas demandera le déballage de la caisse, que l'emballage soit ou non en mauvais état ; si au cours de cette opération, effectuée par le destinataire en présence d'un agent qualifié de la gare, une avarie est constatée à l'objet, il appartiendra au destinataire, si la Compagnie excipe notamment d'un mauvais conditionnement intérieur et si les raisons d'irresponsabilité soulevées par la gare ne sont pas acceptées, de laisser le colis, de formuler des réserves par lettre recommandée puis de provoquer une expertise : amiable si la gare y consent, ou judiciaire dans le cas contraire ; presque toujours, c'est la gare qui provoque l'expertise puisqu'il lui appartient de prouver son irresponsabilité. Si l'expertise donne raison à la Compagnie, le destinataire — ou à son défaut l'expéditeur — devra prendre livraison de la caisse contre payement des frais dus y compris ceux de l'expertise, si au contraire l'expertise donne tort au chemin de fer, ce dernier devra payer au destinataire — ou à l'expéditeur — l'indemnité évaluée par l'expert et bien entendu les frais d'expertise seront à la charge de la Compagnie.

Ce même destinataire, avisé par la Compagnie, donne l'ordre de livraison à domicile ; trois cas principaux peuvent se présenter :

a) Il accepte la caisse sans formuler de réserve sur le bordereau de livraison et demande néanmoins qu'un agent vienne assister au déballage.

Au cours de cette opération, un bris est constaté. La Compagnie n'a pas à prouver son irresponsabilité, c'est au destinataire à faire la preuve de la faute de la Compagnie ;

b) Le destinataire accepte la caisse sous réserve pour une planche

cassée ; il demande le déballage à domicile et confirme ses réserves par lettre recommandée ou acte extra-judiciaire dans les trois jours qui suivent la livraison (art. 105 du Code de Commerce).

En raison du mauvais état de l'emballage, c'est à la Compagnie, en cas d'avarie à la statuette déballée en présence d'un agent de la gare, de faire, s'il y a lieu, la preuve de son irresponsabilité ;

c) Ce destinataire, enfin, accepte la caisse sans réserve ; il déballe la caisse et s'aperçoit d'un bris, il adresse dans le délai imparti par l'art. 105 sa protestation motivée. La Compagnie excipera du déballage effectué hors de sa présence et de la livraison sans réserves pour décliner toute responsabilitée ; le destinataire aurait, s'il le juge utile, à faire la preuve de la faute du transporteur, qui est rarement admise par les Tribunaux en raison du déballage effectué sans la présence d'un agent de la Compagnie.

191. — Délai dans lequel s'exerce la double forme de protestation visée par l'art. 105 du Code de Commerce. Dans les 3 jours, non compris les jours fériés qui *suivent celui de la réception et du payement* (les prescriptions de l'art. 105 sont applicables aussi bien aux expéditions en port payé qu'aux expéditions en port dû), le destinataire a le droit de protester sous l'une des deux formes édictées par la loi : par acte extra-judiciaire (exploi d'huissier) ou par lettre recommandée.

Supposons un colis livré le vendredi 25 mai 1917 ; il faut faire abstraction des 27 et 28 mai (dimanche et lundi de Pentecôte) et compter :

Premier jour.	samedi	25 mai.
Deuxième jour.	mardi	29 —
Troisième jour.	mercredi	30 —

La notification par acte extra judiciaire doit parvenir dans les délais mêmes fixés par la loi, c'est-à-dire, dans l'exemple ci-dessus, le 30 mai au plus tard.

Si la notification, au contraire, est faite par lettre recommandée, le destinataire profite des délais complets pour déposer sa lettre au bureau de poste, et s'il est établi par le récépissé de la poste que la protestation a bien été déposée le 30 mai, dernier jour du délai, elle arrive dans les délais impartis, alors même que la lettre ne parviendrait à la gare que le 1 ou le 2 juin par suite d'une négligence de la poste.

Les deux moyens prescrits par l'art. 105 de Code de Commerce sont « limitativement déterminés ; une lettre ordinaire est, en droit, sans aucune valeur, alors même que le transporteur reconnaîtrait l'avoir reçue dans les délais de l'art 105. » Cour de Cassation, 12 août 1890.

192. — Perte partielle. Perte totale. La perte d'un ou plusieurs colis faisant partie d'une expédition unique devant être considérée comme une perte partielle au sens de l'art. 105 et non comme une perte totale (en cas de perte totale l'action, comme celle pour retard, demeure ouverte pendant un an à partir du jour où les colis auraient dû être livrés, il n'est besoin ni de réserves ni de protestations préalables), la Compagnie

peut opposer la fin de non recevoir édictée par le dit article (Cour de Cassation 7 juin 1904).

Si par suite, un destinataire formule une réclamation pour manquant d'un colis ou de plusieurs colis compris dans un envoi qui lui a été livré sans réserves et si sa réclamation n'est pas présentée dans le délai et une des formes prescrits par l'art. 105, la Compagnie peut opposer la fin de non recevoir édictée par cet article, car il ne s'agirait pas, dans l'espèce, d'une perte totale pour laquelle il n'est besoin, répétons-le, ni de protestations ni de reserves, mais bien d'une perte partielle.

193. — Substitution de colis. Les motifs qui justifient la fin de non-recevoir de l'art. 105 en cas d'avarie ou de perte partielle, sont également applicables en cas de substitution de colis (Cour de Cassation, 26 avril 1904), car il ne s'agit pas en l'espèce d'un « quasi-délit qui aurait son fondement dans l'art. 1382 du Code Civil (1) mais d'une faute commise dans l'exécution du contrat de transport et dès l'instant que la jurisprudence assimile la substitution à la perte partielle, l'art. 105 régit le litige. »

194. — Déchets de route. Par déchets et avaries de route on entend des pertes légères, des coulages ou des manquants sans importance, des détériorations insignifiantes qui n'atteignent la chose transportée ni dans ses qualités ni dans ses propriétés, puisque cette chose reste propre, après comme avant, à l'usage auquel on l'a destinée, le transport ne l'ayant point altérée essentiellement. Rentrent notamment dans cette catégorie : les manquants résultant de déchets admis par l'usage, tel que le creux de route pour les liquides et la dessiccation pour les marchandises sèches ou humides.

Nous avons vu, en parlant de la loi Rabier, qu'avant 1890 tous les tarifs spéciaux des Compagnies contenaient un § ainsi conçu : « La Compagnie ne répond pas des *déchets et avaries de route* » ; que cette clause disparut à cette époque pour être reportée dans les mêmes termes dans les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux et qu'enfin le 1er janvier 1901 cette clause disparut à son tour et fut remplacée par une autre moins absolue empruntée à la Convention internationale de Berne.

Pour ce qui est des déchets de route, cette clause spécifiait en 1901 que pour les marchandises taxées à un tarif spécial et qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale par le fait du transport un déchet de poids, le chemin de fer ne répondait de ces manquants qu'autant qu'ils dépassaient :

a) Une tolérance de 2 % du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide et certaines marchandises sèches : bois de teinture rapés et moulus, écorces, racines, graisses, savons, fruits frais, etc...

b) Une tolérance de 1 % du poids pour toutes les autres marchandises

---

1, *Art. 1382.* — Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

qui en raison de leur nature subissent par le seul fait du transport un déchet de poids.

Il était prévu que dans le cas où plusieurs colis étaient transportés avec une seule lettre de voiture la tolérance serait calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés était indiqué sur la lettre de voiture, et que cette tolérance ne pouvait être invoquée lorsqu'il serait prouvé que la perte ne résultait pas de la nature de la marchandise.

La clause à laquelle nous venons de faire allusion ayant disparu à la suite de la modification de l'art. 103 du Code de Commerce (loi Rabier), les Compagnies, que la marchandise voyage aux prix et conditions du tarif général ou du tarif spécial, doivent faire la preuve que le manquant est dû à la nature même de la marchandise, en un mot qu'il constitue bien le vice propre de la chose.

195. — Expertises. Étant donné qu'un préjudice est nécessaire pour que le droit à indemnité existe, il faut qu'il soit établi d'une façon certaine ; une vérification amiable est de droit, c'est-à-dire qu'en cas d'avarie, le destinataire, d'accord notamment avec le chef de la gare d'arrivée, peut, après examen de la marchandise litigieuse et détermination des causes de l'avarie, fixer l'indemnité due ; mais, en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état doit être vérifié (art. 106 du Code de Commerce) par des experts :

Art. 106. — En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le Président du Tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le Juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

Le dépôt ou séquestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

Nous avons vu que, depuis la mise en vigueur de la loi du 17 mars 1905 (loi Rabier), les transporteurs étaient, quel que soit le tarif appliqué, responsables des avaries, pertes ou manquants, à moins qu'ils ne prouvent, pour dégager leur responsabilité, la force majeure, le cas fortuit ou le vice propre de la chose, et que la preuve de leur irresponsabilité ne pouvait être faite qu'au moyen d'une expertise amiable ou judiciaire. D'un autre côté, nous avons vu qu'un destinataire qui recevait sans réserve une marchandise et avait formulé, dans le délai et une des deux formes édictés par l'art. 105 du Code de Commerce, une protestation motivée notamment pour avarie, devait faire la preuve de la faute du transporteur et que cette preuve ne pouvait, là aussi, être administrée qu'au moyen d'une expertise.

Il est entendu que, si l'expertise provoquée par le destinataire n'est pas précédée de la protestation régulière exigée par l'art. 105, les Compagnies se refuseraient à consentir aux expertises amiables et n'assisteraient aux expertises judiciaires qu'en faisant insérer au procès-verbal, qu'elles se présentent par pure déférence, mais entendent se prévaloir de l'art. 105 du Code de Commerce.

196. — Expertise amiable. Cette expertise n'est ordinairement faite que pour déterminer par exemple le quantum de l'indemnité à allouer par suite du préjudice éprouvé, les causes de l'avarie n'étant pas en jeu, la responsabilité des transporteurs étant engagée.

Les parties intéressées : gare d'arrivée et destinataire établissent sur papier libre une note relatant les faits et, en désignant l'expert choisi d'un commun accord, entendent se ranger *ipso facto* à sa décision tendant à déterminer le montant du dommage éprouvé ; cette note est datée et signée des deux parties et l'expert au bas de cette note fait mention de son expertise (Voir ci-après page 284 un modèle de requête).

197. — Expertise judiciaire. La procédure de cette expertise est des plus simples : il suffit au demandeur (Compagnie ou destinataire suivant le cas) d'adresser sa requête sur une feuille de papier timbré à 1 fr.00 (1) au Président du Tribunal de Commerce ou de Juge de Paix ; cette requête peut être rédigée sous n'importe quelle forme, *pourvu qu'elle expose clairement les faits* et se termine par la demande d'un expert.

Le Président du Tribunal ou le Juge de Paix rend son ordonnance au « pied de la requête », c'est-à-dire au bas ou au verso de la requête, autrement dit désigne l'expert ; la partie qui a provoqué l'expertise adresse ou remet à l'expert commis la requête ordonnancée et cet expert, après avoir ou non prêté serment (2) — il peut en effet, pour gagner du temps, être dispensé de cette formalité, la requête et l'ordonnance doivent dans ce cas en faire mention — convoque les parties qui se réunissent au lieu où se trouve l'objet litigieux.

L'expertise de l'art. 106 du Code de Commerce, étant une mesure d'urgence, n'est pas soumise à toutes les formalités des expertises ordinaires prévues au titre 14e art. 302 à 323 du Code de Procédure civile ; elle est valable, même faite en l'absence d'une des parties convoquées.

Lorsque le débat s'engage entre le destinataire et le transporteur, ce dernier, s'il a requis l'expertise, n'a pas l'obligation d'y faire convoquer l'expéditeur, mais si le débat met en cause l'expéditeur notamment pour mauvais emballage (vice propre de la chose) l'expéditeur doit obligatoirement être convoqué.

Il est entendu que les frais d'expertise restent à la charge de la partie qui succombe.

L'expertise judiciaire n'étant qu'une mesure conservatoire préalable à toute instance (Cour de Cassation, 30 novembre 1881) les juges appelés, le cas échéant, à connaître d'une affaire placée sur terrain judiciaire, malgré expertise, ne sont pas astreints à suivre l'avis des experts (Cour de Cassation, 19 novembre 1906), autrement dit « l'expertise ne lie pas le juge »,

---

(1) Autrefois 0 fr. 60. — Le décret du 20 juillet 1918 rendu en application de la loi du 29 juin 1918 (art. 19) a relevé de 0 fr. 60 à 1 fr. (1,20 à 2 fr., 1,80 à 3 fr. etc...) le coût du timbre.

(2) L'expert n'est pas tenu de prêter serment (Cour de Cassation, 4 février 1914).

car il appartient toujours au Tribunal, suivant sa conviction, d'attribuer aux avaries pour le tout ou pour partie, une autre cause que celle reconnue par l'expertise.

D'ailleurs le cas est prévu par la loi en ce qui concerne les expertises ordinaires, l'art. 323 du Code de Procédure civile dit en effet :

Les Juges ne sont pas astreints à suivre l'avis des experts si leur conviction s'y oppose.

(Voir d'autre part (pages 285 et 286) un modèle de requête d'expertise judiciaire :

a) à l'usage des compagnies.
b) — des destinataires.

198. — Expertise judiciaire. Dépenses faites par l'expéditeur, dûment convoqué, pour y assister. Le voiturier qui, en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, provoque une expertise judiciaire, conformément aux dispositions de l'article 106 du Code de Commerce, use d'un droit dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts, que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi, ou au moins une erreur grossière équipollente au dol.

La présence, soit de l'expéditeur, soit du destinataire, aux opérations de l'expert, constitue un acte volontaire dont les conséquences ne sauraient être supportées par le transporteur, qui a usé de la faculté légale de provoquer une expertise.

Dès lors, le voiturier dont les conclusions sont rejetées, et contre lequel le jugement ne relève ni un acte vexatoire ou de mauvaise foi, ni une erreur grossière, ne peut avoir à supporter d'autres charges que les dépens de l'instance.

En conséquence, encourt la cassation, le jugement qui condamne une Compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts envers un expéditeur, en se fondant sur ce qu'elle a commis une faute en provoquant une expertise, et causé un préjudice à cet expéditeur en lui occasionnant un voyage dispendieux pour y asssister (*Cass. civ., 4 mars 1914.*)

MODÈLE DE REQUÊTE POUR EXPERTISE AMIABLE

Entre M. . . Chef de gare de
(Compagnie) et M. demeurant à
Il a été dit et convenu ce qui suit :
Le il est arrivé à la gare de
un wagon renfermant caisses de mandarines du poids de
Ce lot avait fait l'objet de l'expédition P. V. n° du de
Au moment du déchargement du dit wagon, lequel avait été chargé par l'expéditeur aux termes du tarif revendiqué et appliqué, la Compagnie s'étant aperçue qu'une partie des caissettes était mouillée, crut devoir suspendre le déchargement et prévenir le destinataire ;

Par suite, il convient, à l'effet de sauvegarder les droits respectifs des parties intéressées, de procéder à l'expertise prévue par l'article 106 du Code de Commerce ;

Les parties voulant éviter les délais de procédure nécessaires, déclarent nommer comme expert M. demeurant à auquel elles donnent mandat de procéder, sans aucune formalité judiciaire, à l'expertise de la marchandise, avec mission de donner dans un rapport à délivrer à chaque partie (ou bien avec mission de donner au bas de cette requête) son avis sur l'importance pécuniaire de l'avarie, ses causes probables et l'époque à laquelle elle remonte ;

Les parties décident qu'après expertise la marchandise devra être enlevée par M. , étant entendu que les frais de cette expertise, s'il y a lieu, seront à la charge de la partie qui succombera.

Fait à le

LE DESTINATAIRE. LE CHEF DE GARE.

MODÈLES DE REQUÊTE POUR EXPERTISE JUDICIAIRE (A L'USAGE DES COMPAGNIES)

le

A MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE

de

OU A MONSIEUR LE JUGE DE PAIX DU CANTON

de

MONSIEUR LE PRÉSIDENT (OU MONSIEUR LE JUGE DE PAIX)

La Compagnie du (ou des) chemin de fer de représentée par M. Chef de gare de (s'il y a lieu suivant pouvoir en date du enregistré) a l'honneur de vous exposer que sous le n° d'expédition P. V. du de elle a reçu le d'envoi de M. à l'adresse de M.

Une caisse marquée $\frac{MB}{3}$ d'un poids de 125 kg. et renfermant une statue en plâtre (maquette) ;

— que cette caisse est parvenue en gare de en wagon sans transbordement depuis le point de départ ;

— qu'au déchargement, la gare a constaté que la caisse, qui ne présentait aucune trace de chocs et était placée dans son sens d'après les indications du couvercle, sonnait la casse ;

— qu'en présence du destinataire dûment avisé il a été constaté une fois le couvercle dévissé que la statue était cassée en divers endroits ;

— que les heurts inévitables de la route ont eu une action sur la statue qui par la faute de l'emballeur ne voyageant pas dans son sens a fait pression sur les tasseaux la calant contre les parois de la caisse, d'où déplacement de l'objet et bris de certains de ses organes ;

— que néanmoins la responsabilité des transporteurs ne paraît pas engagée, la caisse ne portant aucune mention indiquant dans quel sens spécial la caisse devait voyager ;

— que les transporteurs, qui ne peuvent être rendus responsables que de leurs fautes personnelles, paraissent n'avoir rien à se reprocher dans l espèce ;

— qu'il s'agit donc du vice propre de la chose prévu par l'art. 103 du Code de Commerce, tendant à dégager la responsabilité des transporteurs ;

— que le destinataire entend rendre la Compagnie responsable ;

C'est pourquoi le soussigné vient vous prier, Monsieur le Président (ou Monsieur le Juge de Paix), de vouloir bien désigner tel expert de votre choix lequel (s'il y a lieu) *sera dispensé de la prestation de serment et examinera en gare de le colis dont il s'agit, en constatera l'état et ce en présence des intéressés ou eux dûment convoqués et s'il leur plaît d'assister à l'expertise, dira les causes réelles et l'importance de l'avarie, fixera, le cas échéant, l'indemnité à payer et enfin du tout dressera un rapport pour servir et valoir ce que de droit.*

Il vous prie d'agréer etc.

LE CHEF DE GARE.

NOUS PRÉSIDENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE de (OU JUGE DE PAIX du canton de) *vu la requête qui précède et l'art. 106 du Code de Commerce, commettons M. que nous dispensons de la prestation de serment* (ou bien) *qui devra prêter serment entre nos mains, à l'effet d'examiner en gare de en présence des intéressés ou eux dûment convoqués et s'il leur plaît d'assister à l'expertise, le colis dont il s'agit, constater son état, dire les causes réelles et l'importance de l'avarie, fixer, s'il y a lieu, l'indemnité à allouer et enfin du tout dresser un rapport pour servir et valoir ce que de droit.*

le

MODÈLE DE REQUÊTE D'EXPERTISE JUDICIAIRE (A L'USAGE DU COMMERCE)

le

A MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE

de

OU : A MONSIEUR LE JUGE DE PAIX DU CANTON

de

MONSIEUR LE PRÉSIDENT (OU MONSIEUR LE JUGE DE PAIX).

Le soussigné , demeurant à a l'honneur de vous exposer que le de ce mois, il a reçu par le chemin de fer de (colis nature poids marques numéros) qui lui ont été envoyés de par M.

Que ces colis lui ont été camionnés (ou qu'il a retiré les colis) de la gare de ;

Qu'en procédant chez lui à la vérification des dits colis il a remarqué (désignation précise des avaries) ;

Que dans le délai imparti par l'art. 105 du Code de Commerce, il a notifié au chef de la dite gare par acte extra-judiciaire (ou par lettre recommandée) *sa protestation motivée ;*

Que l'agent de la Compagnie qui s'est présenté n'a pas accepté la responsabilité de cette avarie.

En conséquence, il a l'honneur de vous prier de bien vouloir désigner tel expert qu'il vous plaira nommer, lequel sera dispensé de la prestation de serment (ou bien devra prêter serment) pour procéder, en présence de la Compagnie de chemin de fer ou elle dûment appelée, à la vérification de l'état des dits colis, dire les causes de l'avarie et estimer l'importance du dommage éprouvé,

Et vous ferez justice.

Signature :

199. — Prescriptions. Lorsque le destinataire d'une marchandise arrivée avariée ou avec un retard qui peut lui être préjudiciable, a pris livraison sous réserves de tous ses droits en raison de l'avarie ou du retard ou bien encore du manquant, il pourra dans la suite intenter une action en dommages-intérêts contre les transporteurs et s'adresser aux Tribunaux compétents pour obtenir réparation du préjudice qui lui a été causé.

Pour intenter cette action, le destinataire jouit-il du délai trentenaire du droit commun (art. 2262 du Code Civil) ou bien d'un délai plus court ?

Sous l'empire de l'ancien art. 108 du Code de Commerce et avant la loi du 11 avril 1888 qui l'a modifié, la prescription de toute action en matière de transport en raison de perte ou d'avarie s'opérait très rapidement : celui qui n'avait pas en effet introduit, devant un Tribunal, une action en dommages-intérêts dans les six mois à dater du jour de la réception — en cas d'avarie — ou à dater du jour où les objets perdus auraient dû être livrés, était complètement déchu de tout droit contre les transporteurs.

L'art. 108 actuel du Code de Commerce établit une distinction entre les actions pour avaries, pertes ou manquants et pour retards, et les autres actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, par exemple une action en détaxe, en remboursement de magasinage indûment perçu, etc... Les premières se prescrivent non plus par six mois, mais par un an ; pour les secondes, c'est-à-dire pour toutes autres actions que celles pour avaries, pertes ou retards, le délai est de cinq ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Art. 108. *Ancien* — « Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises sont prescrites, après 6 mois pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après 1 an pour celles faites à l'étranger ; le tout à compter, pour le cas de

perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et pour le cas d'avarie du jour où la remise des marchandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

ART. 108. — (*Loi du 11 avril 1888*). Les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinaire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de Procédure civile (1) sont prescrites dans le délai de cinq ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

RÉSUMÉ DES DÉLAIS DE PRESCRIPTION RÉSULTANT DE LA LOI DU 11 AVRIL 1888.

	LOI DU 11 AVRIL 1888	AVANT LA LOI DU 1er AVRIL 1888	
		dans l'intérieur	pour l'étranger
Avarie	1 an	6 mois	1 an
Perte partielle.	1 an	6 mois	1 an
Perte totale	1 an	6 mois	1 an
Retard	1 an	30 ans	30 ans
Détaxes et toutes autres actions dérivant du contrat de transport.	5 ans	30 ans	30 ans

200. — Laissés pour compte. Lorsqu'une marchandise a été confiée à une Compagnie de chemin de fer pour être expédiée d'un lieu sur un autre et que cette marchandise arrive à destination soit avariée, soit avec un retard, soit avec un manquant, le destinataire peut-il refuser l'envoi et laisser la marchandise pour compte à la Compagnie ?

Il est de jurisprudence que le laissé pour compte en matière de transports doit avoir un caractère tout à fait exceptionnel et être limité au cas où l'avarie (ou le retard) serait de telle nature que la marchandise « aurait perdu

(1) *Art. 541.* — Il ne sera procédé à la révision d'aucun compte, sauf aux parties, s'il y a erreurs, omissions, faux ou doubles emplois, à en former leurs demandes devant les mêmes juges.

perdu toute valeur marchande et serait devenue par la faute des transporteurs sans emploi pour l'expéditeur ou le destinataire » ; autrement dit, il faut qu'elle soit « devenue inutilisable, impropre à l'usage auquel elle était destinée. »

Sauf pour les transports internationaux régis par la convention de Berne (voir II note 220) un retard quelle que soit son importance ne peut justifier le laissé pour compte, un simple retard « ne pouvant avoir pour conséquence de transformer le contrat de transport en un contrat de vente et ne pouvant être assimilé (Cour de Cassation) à une inexécution même partielle du contrat. »

Quant au laissé pour compte basé sur ce que les marchandises sont arrivées avariées, nous venons de dire qu'il ne pouvait être admis que dans le cas où l'avarie est de telle importance que la marchandise a changé de nature et ne peut pas être utilisée par l'expéditeur ou le destinataire pour lesquels elle n'a plus de valeur marchande.

201. — Groupage. Aux termes des art. 3 P. V. (voir I, note 78) et 15 bis G. V. (voir I 169) des conditions d'application des tarifs généraux, un groupage est la réunion dans un même envoi de plusieurs petits colis ; il en résulte que tout expéditeur a la faculté de réunir dans un même envoi fait au même destinataire un certain nombre de colis bien qu'emballés à part (il s'agit ici d'un *groupage à découvert*), mais nous avons vu que les entrepreneurs de messagerie et autres intermédiaires de transports qui réunissent en une ou plusieurs expéditions les colis ou paquets envoyés à des destinataires différents ne peuvent profiter du tarif exceptionnel à 0 fr. 25 par tonne kilométrique, qu'à la condition de faire le *groupage à couvert*, c'est-à-dire en réunissant en un seul colis tous les petits paquets pesant isolément moins de 40 kg.

Les commissionnaires, les groupeurs en un mot, sont tenus, qu'il s'agissent de colis pesant plus ou moins de 40 kil. :

1° De remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et certifié écrit sur papier libre et faisant connaître le nom et l'adresse de chacun des destinataires réels ;

2° D'établir sur des formules timbrées à 0 fr. 70 ou à 0 fr. 35 suivant la vitesse employée (loi du 30 mars 1872) (1) un récépissé spécial à chaque destinataire, et ce en vertu de l'art. 2 de la dite loi de mars 1872 :

« Art. 2. — Les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transports qui réunissent en une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets envoyés à des destinaires différents sont tenus de remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et certifié, écrit sur papier non timbré, et faisant connaître le nom et l'adresse de chacun des destinataires réels.

Il sera délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un récépisé spécial à chaque destinataire. Ces récépissés spéciaux ne donneront pas lieu à la perception du droit d'enregistrement au profit des Compagnies de chemins de fer ; mais ils seront établis par les entrepreneurs de transports eux-mêmes.

(1) Le coût du timbre est maintenant uniformément de 0 fr. 25 (loi du 29 juin 1918).

sur des formules timbrées que les Compagnies de chemins de fer tiendront à leur disposition, moyennant le remboursement des droits et frais. Les numéros de ces récépissés seront mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage que les dits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire signer pour décharge par les destinataires.

Ces livres ou registres sont représentés à toute réquisition aux agents de l'Enregistrement.

Chaque contravention aux dispositions qui précèdent sera punie d'une amende de 50 fr. et de 100 fr. en cas de récidive dans le délai d'un an.

Ces contraventions seront constatées par tous les agents ayant qualité pour verbaliser en matière de timbre et par les Commissaires de surveillance administrative. »

Ces récépissés ne sont pas frappés du droit d'enregistrement de 0 fr. 15 mais la gare de départ établit pour l'ensemble de l'expédition groupée un récépissé frappé du droit d'enregistrement de 0 fr. 15 et du droit de timbre de 0 fr. 25 quelle que soit la vitesse ; ce récépissé fait mention de la taxe de transport appliquée.

202. — Rôle du Commissionnaire-Groupeur. Commissionnaires — Messagers. Le commissionnaire-groupeur est celui qui remet un lot quelconque de marchandises appartenant à plusieurs expéditeurs d'une même région pour plusieurs destinataires d'une autre même région.

Quand le groupeur-expéditeur a réuni un nombre de colis sur un point d'une ligne de chemin de fer, il remet les colis à la gare et il les expédie à l'adresse d'un correspondant ou d'une succursale de sa propre maison.

Il établit une seule déclaration d'expédition, sur laquelle il figure seul comme expéditeur, et son correspondant est seul destinataire.

Les récépissés expéditeurs et destinataires sont établis conformément à la déclaration d'expédition.

Avant la loi du 30 mars 1872, le fisc était frustré de droits de timbre considérables.

Supposons, en effet, un groupage de 30 colis applicable à 30 expéditeurs se faisant au moyen d'un seul récépissé ; le fisc perdait 29 droits de timbre qui auraient été perçus si chaque expéditeur avait remis directement son colis au chemin de fer.

La loi du 30 mars 1872 est venue remédier à cette situation, en ordonnant qu'il serait créé, en dehors du récépissé collectif établi par la Compagnie de Chemin de fer, un récépissé spécial à chaque destinataire.

Ce récépissé spécial, qu'on a l'habitude d'appeler récépissé bleu, *doit, aux termes de la loi précitée, être établi par les groupeurs.* sur des formules timbrées que les Compagnies doivent tenir à leur disposition moyennant remboursement des droits et frais.

Ces récépissés, dont la création a eu surtout pour but de faire entrer 0 fr. 75 ou 0 fr. 35 pour chacun d'eux dans la caisse de l'Etat (1), ne servent qu'aux relations entre le groupeur-expéditeur et les destinataires réels.

(1) Voir le renvoi (1) page 289.

Entre le groupeur et les chemins de fer, il n'y a qu'un seul transport, un seul contrat constaté par un récépissé unique, un seul expéditeur et un seul destinataire, le groupeur et son correspondant.

Nous avons vu qu'un groupage au sens exact du mot est la réunion, en une seule expédition, de marchandises — ordinairement diverses — à l'adresse en fait de plusieurs destinataires, bien qu'adressées par un commissionnaire à lui-même ou à un autre commissionnaire chargé d'effectuer la livraison aux destinataires réels.

Le groupage, qui est appliqué presque partout (notamment en Allemagne (1), en Autriche en Angleterre, etc.) et qui tend à se généraliser en France, rend quoi qu'on en dise, de réels services aux commerçants et aux industriels. En effet, il désencombre les gares, et assure une plus grande célérité en même temps qu'une bonne utilisation de matériel ; par suite de l'emploi de wagons directs, il supprime les transbordements et évite la détérioration des marchandises fragiles ; de plus il épargne au chemin de fer des frais résultant de l'acceptation isolée des colis.

Par l'opération du groupage, la besogne des gares de départ et d'arrivée est simplifiée : taxation pour l'ensemble des poids remis sur un prix par tonne de x dûment homologué, au lieu d'appliquer des taxes suivant la valeur et le poids des colis isolés ; chargement presque toujours direct de voiture à wagon par l'expéditeur ; déchargement par le destinataire dans les mêmes conditions, etc...

Longtemps les Compagnies de chemins de fer ont vu dans le commissionnaire-groupeur un concurrent exploitant les chemins de fer ; maintenant, on le considère plutôt comme un bon client, comme un auxiliaire. Les taxes perçues pour le transport groupé sont évidemment moins élevées que celles des colis isolés, mais le chemin de fer trouve cependant un avantage à les concéder ; les envois sont en effet remis au transport en bloc et le rôle du chemin de fer se borne à tractionner de gare à gare un véhicule chargé et arrimé et l'administration réalise de la sorte une économie sur le personnel préposé à l'acceptation, à l'enregistrement, à la taxation et au camionnage des transports.

C'est en un mot le désir d'utiliser autant que possible le matériel de transport et dans certains cas aussi les conditions de la concurrence étrangère qui ont amené les Compagnies de chemins de fer à favoriser le groupage des marchandises soit directement par ses intermédiaires, soit par des dispositions de tarifs (2).

Commissionnaires-messagers. — Dans certains centres importants (3) « existent des entreprises de messagerie qui assurent, moyen-

(1) En Allemagne presque toutes les expéditions se font par l'intermédiaire de groupeurs. L'écart entre les prix de transport par petites quantités et celui par wagon complet de marchandises groupées dépasse 50 °/₀.

(2) Voir SUPPLÉMENT : *Tarif de groupage.*

(3) Avis présenté au nom de la Commission des Postes et Télégraphes sur le projet de loi (voir I, note 209), ayant pour objet d'autoriser le relèvement temporaire des tarifs sur le réseau des chemins de fer d'intérêt général par M. Louis Deshayes, député (séance du 4 octobre 1917).

nant rémunération, le transport rapide des colis. Ces intermédiaires, qu'on désigne sous le nom de « Commissionnaires-messagers », font eux-mêmes le voyage par chemin de fer entre des points donnés et emportent les colis, partie dans les compartiments, partie comme bagages enregistrés. Ils assurent la livraison des marchandises dans des délais beaucoup moindres que ceux dont bénéficient les chemins de fer. »

Ces commissionnaires ont la faculté, au lieu de prendre à chaque voyage des billets simples ou d'aller et retour, de souscrire des cartes d'abonnement (non valables en 1re classe) dont le prix est celui des cartes d'abonnements ordinaires (de 2e ou 3e classe, valables 3, 6, 9 ou 12 mois) majoré de 60 %.

Seules les Compagnies du P. L. M. du P. O. du Midi et de l'État (ancien et nouveau réseaux) ont prévu dans leur tarif spécial G. V. n° 3 la délivrance des dites cartes aux commissionnaires-messagers ; le Nord et l'Est ne l'ont pas encore prévue.

Sur présentation de sa carte, le titulaire peut faire enregistrer comme bagages des colis ne faisant point partie de son bagage personnel, étant entendu :

1° Que les bagages doivent être présentés à l'enregistrement 30 minutes au moins avant l'heure réglementaire du départ du train ;

2° Que le commissionnaire-messager doit ne présenter pour faire enregistrer ses colis que sa carte d'abonnement, à l'exclusion de tout autre titre de parcours ;

3° Que les bagages doivent être retirés par le titulaire de la carte d'abonnement lui-même, dès leur mise à disposition, après l'arrivée du train et sur la présentation simultanée de la carte d'abonnement et du bulletin de bagages ;

4° Que le titulaire ne dispose pour ses colis à la main que de l'espace située au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Toutes les Compagnies ont prévu (sauf le P. L. M. quant à présent du moins) :

a) Un minimum de parcours :

de 150 kilomètres [P. O. Etat (ancien et nouveau réseaux),]
de 50 — (Midi) ;

b) L'obligation de ne prendre que certains trains désignés ;

c) Limitation à 15 kg. des colis à main que les commissionnaires messagers peuvent garder avec eux.

Depuis la guerre :

a) Cette limitation à 15 kg. des colis à main s'applique à tous les réseaux qui ont réglementé le transport des commissionnaires-messagers ;

b) L'exclusion des dits commissionnaires-messagers est prévue pour certains trains spécialement désignés ;

Enfin, le poids des colis bagages que ces commissionnaires peuvent

faire enregistrer, d'abord fixé à 100 kg. a été étendu à 400 kg., ramené à 100 kg. par application des dispositions de l'art. 2 de l'arrêté du 20 février 1917 qui fixa à 100 kg. le poids des excédents de bagages par enregistrement, puis enfin porté à 200 kg. sur le P. L. M. (affiche du 30 mars 1917 de la commission de réseau) le poids des colis ne pouvant excéder individuellement 65 kg.

203. Bâchage. La question du bâchage est particulièrement délicate ; elle a soulevé de nombreuses difficultés et de vives polémiques

La jurisprudence, lorsqu'elle a dû se prononcer, l'a fait en général d'après les principes suivants :

1° A défaut de stipulations expresses du tarif, les Compagnies ne sont pas tenues de mettre à la disposition des expéditeurs un matériel d'un type déterminé et de leur fournir par suite des wagons couverts. Lorsqu'elles donnent des wagons découverts, elles ne sont obligées de fournir des bâches que si le tarif leur impose expressément cette fourniture, et alors seulement elles peuvent être déclarées responsables des avaries qui seraient la conséquence du mauvais état de ces agrès ;

2° Le bâchage fait essentiellement partie du chargement et par suite lorsqu'un expéditeur doit, en vertu du tarif, faire le chargement, il est par cela même tenu d'opérer le bâchage. Cet expéditeur est, en conséquence, responsable des avaries qui sont dues, soit à un mauvais conditionnement du chargement, soit à un bâchage défectueux, soit même au mauvais état de la bâche, lorsque le tarif n'impose pas au transporteur l'obligation de la fournir.

Si donc une marchandise est transportée au tarif général ou à un tarif spécial avec manutention par la Compagnie, on peut dire que le transporteur qui a reçu la marchandise en bon état doit la remettre de même à destination ; si la marchandise a été mouillée en cours de route, la responsabilité du chemin de fer ne peut être écartée que si cette marchandise étant insuffisamment protégée par son emballage, l'avarie est le fait du vice propre.

Si, aux termes du tarif, le chargement incombe à l'expéditeur la question se présente d'une manière toute différente. Dans ce cas, et sauf indication contraire du tarif, la Cour de Cassation admet que la Compagnie peut fournir un wagon découvert, qu'elle n'est pas tenue de fournir une bâche et que, si elle le fait, c'est à titre purement gracieux, sans que sa responsabilité puisse être engagée par le mauvais état de la bâche ; et qu'enfin le bâchage, comme le chargement, incombe à l'expéditeur. L'avarie de mouille due au mauvais état de la bâche, comme au mauvais bâchage ou au mauvais chargement, est donc alors le fait de l'expéditeur.

Cette question des obligations réciproques du commerce et des Compagnies en matière de bâchage gagnerait à être réglée nettement dans l'intérêt de tous : on mettrait ainsi fin à des procès dont le résultat est toujours douteux et l'expéditeur serait fixé sur ses obligations et sur ses droits.

Il conviendrait de régler dans les conditions générales d'application des tarifs ce point essentiel que le bâchage fait partie du chargement et le débâchage du déchargement et d'y spécifier que lorsque le chargement est fait par l'expéditeur le bâchage — si l'opération du chargement comprend le bâchage — lui incombe, que les bâches appartiennent à l'expéditeur ou qu'elles lui soient fournies par les chemins de fer,

étant entendu que les Compagnies devraient au préalable dresser la liste des marchandises à charger :

a) Dans des wagons couverts ;
b) Dans des wagons découverts mais bâchés ;
c) Dans des wagons découverts non bâchés ;

avec cette condition que, lorsque la manutention incomberait à l'expéditeur et au destinataire, l'expéditeur aurait la faculté de couvrir la marchandise au moyen de bâches lui appartenant, cette opération de bâchage lui incombant au même titre que celle du chargement.

204. — Détaxes. Il ne faut pas perdre de vue le principe que les Compagnies de chemins de fer ne peuvent, sans porter atteinte au principe d'égalité posé par le cahier des charges (art. 48) conclure pour les transports et au-dessous des prix de leurs tarifs, des traités particuliers dont elles ne font pas profiter tous les expéditeurs ; les détaxes consenties de ce fait entrent dans la catégorie d'une faveur exceptionnelle qu'interdit l'art. 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1) qui ne prévoit que la perception des taxes homologuées.

Certains tarifs spéciaux indiquent bien qu'il sera remboursé par voie de détaxe une partie du transport, mais cette détaxe est régulière, les conditions des tarifs spéciaux visés ayant été homologuées ; nous citerons notamment :

a) Certaines marchandises qui sont taxées au tarif ordinaire et qui, lorsqu'il a été justifié de leur exportation à l'étranger, bénéficient par voie de détaxe du tarif plus réduit d'exportation ;

b) Les raisins qui sont taxés — sur le P. L. M. — au tarif des raisins frais de table et qui bénéficient, par voie de détaxe, du tarif réduit des raisins de vendange lorsqu'il a été justifié qu'ils ont bien servi à faire du vin ;

c) Les fûts vides envoyés au remplissage qui sont taxés au tarif des emballages vides et bénéficient, par voie de détaxe, lorsqu'ils reviennent pleins, du tarif des fûts en retour.

Mais il est un autre genre de détaxes résultant de la fausse application des tarifs ; les Compagnies, quelle que soit l'attention des agents taxateurs, commettent des erreurs dans l'application des taxes de transport, d'autant plus que l'obligation qui leur est imposée par l'art. 1er des condi-

(1) *Art. 44.* (art. 63 de l'arrêté du 11 novembre 1917). Aucune taxe de quelque nature qu'elle soit ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux Publics.

tions d'application des tarifs spéciaux P. V. (Voir I, note 143) de rechercher même par itinéraire détourné, en cas de revendication du tarif réduit, la taxe la plus économique, n'est pas sans augmenter le chiffre des perceptions erronées.

Le service du contrôle des taxes des Compagnies a bien dans ses attributions le devoir de rendre au public ce qui a été perçu en trop, de même qu'il a le droit de lui réclamer les sommes perçues en moins, mais ce travail de contrôle étant fait par épreuves — il est matériellement impossible en effet de reviser toutes les taxes appliquées — il en résulte que des détaxes ou des insuffisances de taxes passent inaperçues.

Les erreurs d'application peuvent donc être commises au préjudice du commerce ou au préjudice de la Compagnie ; dans le premier cas, le particulier lésé demandera la restitution du trop perçu, et il y aura demande de détaxe, dans le second cas, la Compagnie demandera le versement d'un complément de taxe.

Il est de jurisprudence (Cour de Cassation 29 mars 1876 ; 17 juin 1889 ; 26 novembre 1901) que c'est à celui qui réclame à une Compagnie de chemin de fer des sommes qu'il prétend avoir payées indûment et par erreur à prouver le bien fondé de sa demande et non à la Compagnie à justifier l'exactitude des taxes qu'elle a perçues. Le demandeur en détaxe doit donc produire des pièces de nature à justifier sa prétention, c'est-à dire indiquer les tarifs demandés et appliqués et le détail des sommes perçues pour le transport ; la restitution de l'indû ne peut être exercée qu'à l'aide du récépissé qui a été délivré par la Compagnie (récépissé à l'expéditeur si l'envoi a été fait en port payé, récépissé au destinataire si l'envoi au contraire, a été effectué en port dû).

Les récépissés communiqués aux Compagnies afin d'être détaxés doivent être restitués, mais ces dernières ont le droit d'oblitérer par une mention quelconque tout récépissé pour lequel une détaxe est payée.

Il y a lieu de rappeler que l'art. 105 du Code de Commerce n'est opposable à aucune action en détaxe, c'est-à-dire que l'ayant droit n'est pas tenu de présenter sa réclamation en restitution du trop perçu dans les trois jours qui suivent la livraison de la marchandise ; les demandes de détaxes (comme celles des Compagnies pour insuffisances de taxes) peuvent donner lieu à une action, même après livraison sans réserves des marchandises, et cela pendant cinq ans s'il s'agit de marchandises n'ayant pas voyagé sous le régime de la Convention de Berne qui fixe dans ce cas la prescription à un an).

205. — ***Surtaxes locales.*** Dans la partie du Recueil Chaix (P. V. notamment) relative à la nomenclature, par réseau, des gares et stations, il est fait mention de surtaxes locales qui peuvent grever certains envois. Qu'entend-on donc par surtaxes locales ?

La loi du 26 octobre 1897 (modifiée par la loi de finances du 17 avril 1906) a décidé que des décrets rendus dans la forme de règlements d'administration publique, sur le rapport du Ministre de l'Intérieur et du Ministre

des Travaux Publics, pourront établir des surtaxes locales temporaires, s'ajoutant, s'il y a lieu, aux frais de gare et applicables (transports de l'Etat exclus — la loi de 1906 a étendu l'exclusion aux colis-postaux et aux transports effectués pour le compte des Compagnies de chemins de fer) aux marchandises ou aux voyageurs en provenance ou à destination d'une gare, station ou halte de chemin de fer, en vue d'assurer le service des emprunts contractés par un département, une commune ou une Chambre de commerce pour subvenir à l'établissement, à la transformation ou à l'amélioration de la dite gare, station ou halte. La loi de 1906 a prévu que les surtaxes peuvent s'appliquer à des travaux effectués non seulement dans les emprises, mais aussi sur les dépendances des gares, stations ou haltes et sur les voies de communication, passages supérieurs, inférieurs et à niveau situés aux abords des gares.

Le but poursuivi par le législateur est résumé dans le rapport déposé au nom de la Commission des finances :

« Sur les grandes lignes de chemins de fer, les stations complètes n'ont été établies au début qu'à de grandes distances les unes des autres. Le développement du trafic a amené à en établir d'intermédiaires mais souvent incomplètes, ouvertes seulement aux voyageurs, à la grande vitesse.

« Les communes, dont le commerce s'est développé, où s'est créée une industrie nouvelle, se trouvent en présence de grosses difficultés lorsqu'elles sollicitent soit l'établissement d'une station, soit la transformation d'une simple halte en gare complète ou tout au moins, en station ouverte au service des marchandises.

« Les Compagnies, qui ne sont pas tenues de créer ou de transformer ces stations, ne consentent d'ordinaire à accéder à ces demandes qu'en mettant à la charge des communes une partie importante de la dépense à effectuer.

« Quand celles-ci ont des ressources, la solution se trouve aisément, sinon il faut y renoncer à moins que les industriels et commerçants intéressés n'interviennent. »

La Commission du Budget, à laquelle le projet de loi des surtaxes locales fut renvoyé, en approuva le principe, jugeant :

« la proposition utile en ce qu'elle mettait à la disposition des communes, des départements et des Chambres de Commerce les fonds qui leur étaient nécessaires, équitable puisque les dépenses occasionnées par la création ou la transformation des gares, stations et haltes seraient payées par ceux qui bénéficieraient de ces améliorations au prorata des avantages recueillis, et avantageux pour le Trésor puisqu'elle tendait à développer le trafic des compagnies sans grever leur budget ni par conséquent la garantie d'intérêts, et que l'Etat ne payerait pas ces surtaxes pour les marchandises lui appartenant ou employées à son service. »

Ces surtaxes (1) sont perçues par la gare intéressée au profit de la commune visée, dans le décret pris en exécution de la dite loi du 26 octobre

(1) Ne sont pas passibles de la majoration de 25 °/₀ (loi du 31 mars 1918) ni de l'impôt d'Etat (loi du 29 juin 1918). Toutefois, lorsque la surtaxe est proportionnelle au prix du transport, elle doit être calculée sur le prix majoré et imposé.

1897 ; elles font l'objet d'un compte spécial dans les comptes de l'Administration des chemins de fer. Le montant en est versé dans la caisse du département de la commune ou de la Chambre de Commerce aux époques d'échéance des annuités d'emprunt et jusqu'à concurrence du montant de ces annuités.

206. — Bureaux de ville. — Factage. — Camionnage. — Réexpédition. Les **bureaux de ville** sont des bureaux de réception de marchandises que les Compagnies de chemin de fer ont, dans les grandes villes et notamment à Paris, établis en dehors de leurs gares dont ils sont à vrai dire des succursales ; les marchandises déposées dans ces bureaux sont conduites aux gares d'expédition par les services du factage ou du camionnage de la Compagnie ou par ceux des correspondants des Compagnies et bien entendu les frais de conduite aux gares viennent dans tous les cas en augmentation des frais de transport.

Certains bureaux de ville délivrent également des billets circulaires ou autres pour les voyageurs.

Factage, camionnage, réexpédition. — L'art. 52 du cahier des charges dit notamment :

« La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile du destinataire de toutes marchandises qui lui sont confiées (1).

« Les tarifs à percevoir seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie ; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

« Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises ».

A Paris, les services de factage et de camionnage sont effectués par les Compagnies en vertu d'un tarif homologué (2) qui figure aux Recueils Chaix G. V. et P. V. Dans les autres villes, ces services sont effectués par des correspondants des Compagnies agréés par elles et avec lesquels les Compagnies ont passé des traités soumis à l'approbation de l'Administration supérieure fixant les prix (2) et conditions de ces services qui figurent également aux Recueils Chaix.

Il n'existe de service de factage et camionnage que dans certaines gares spécialement dénommées, c'est-à-dire celles où le trafic nécessite ces services, le factage et le camionnage n'étant pas obligatoires en dehors du rayon de l'octroi (art. 52 du cahier des charges) non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

---

(1) L'art. 52 par suite d'une lacune ne parle pas de l'enlèvement au domicile des expéditeurs ; en fait cette mention complémentaire figure dans tous les tarifs de camionnage et de factage.

(2) Les taxes de factage, camionnage et correspondance par voie de terre ne sont pas passibles de la majoration de 25 °/₀ ni de l'impôt d'Etat.

Le *factage* est le transport en dehors de la voie ferrée des marchandises expédiées par chemins de fer en grande vitesse ; le *camionnage* est la même opération appliquée aux marchandises expédiées en petite vitesse ; la *réexpédition* est le transport au-delà des zones du factage et du camionnage des marchandises expédiées par le chemin de fer en grande ou en petite vitesse.

Il est de Jurisprudence constante que la mention portée par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition : « livrable à domicile » ne fait pas obstacle à ce que le destinataire de la marchandise puisse retirer les colis en gare et les faire transporter à domicile par un camionneur à son choix, « cette mention n'étant qu'une présomption de la volonté du destinataire et devenant sans valeur en présence de la manifestation d'une volonté contraire ».

La Compagnie doit donc transporter ou faire transporter les colis au domicile du destinataire quand ils sont livrables à domicile et bien entendu s'il existe un service de camionnage, de factage ou de réexpédition dans la localité, mais cette obligation cesse quand le destinataire a informé la Compagnie à temps qu'il retirerait lui-même ou ferait retirer ses marchandises à la gare ; les frais de camionnage ou de factage que l'expéditeur aurait pu payer (en cas d'envois en port payé) devraient dans ce cas être remboursés à l'expéditeur ou s'il en donne l'ordre versés au destinataire (décision du Ministre des Travaux Publics, 30 avril 1886) et même au camionneur libre qui aurait effectué la livraison au domicile du destinataire sur l'ordre de ce dernier (Cour de Cassation, 2 décembre 1891).

207. — Livraison à domicile (ce qu'on doit entendre par). Comment doit-on interpréter les mots : « livraison à domicile » ? Les camionneurs des Compagnies ou ceux de leurs correspondants sont-ils tenus de descendre les marchandises à la cave, de les monter aux étages élevés, de les arrimer, et même de les livrer dans une cour ou dans un magasin dont l'accès est difficile ?

Le camionnage comprenant le chargement sur un camion en gare, le transport de la gare au domicile du destinataire et le déchargement du camion à domicile, l'opération du camionnage prend fin légalement lorsque les marchandises sont descendues du camion sur le trottoir du domicile du destinataire (Tribunal Civil de la Seine, 2 février 1898).

Dans une circulaire du 31 août 1896 le Ministre des Travaux Publics précisa le cas ; il dit en effet en parlant des surtaxes proposées par les Compagnies pour le camionnage de certaines marchandises que « ces surtaxes ne devront en aucun cas comprendre les frais de transport des marchandises de la porte du destinataire — *lieu où réglementairement elles doivent être déposées* — à la cave ou autres endroits désignés par ce dernier, puisqu'il s'agit là d'une opération complètement indépendante du camionnage proprement dit et dont le prix doit être fixé de gré à gré avec le destinataire ».

D'ailleurs, les règlements des Compagnies dans l'objet fixent que les camionneurs ne sont pas tenus de descendre les marchandises à la cave ni de les monter aux étages supérieurs.

208. — Restrictions, par suite de l'état de guerre, apportées au transport des voyageurs, des bagages, et des marchandises (G. V. et P. V.). Nous avons eu l'occasion, au cours de notre ouvrage, de faire allusion à certaines restrictions apportées par arrêtés ministériels aux transports notamment des marchandises (allongements de délais, obligation pour le commerce d'effectuer la manutention des marchandises expédiées en vrac, atténuation de la responsabilité des transporteurs en matière de retards, pertes ou avaries, etc.) nous allons passer succinctement en revue les principaux arrêtés qui ont été pris dans l'objet et dont l'application subsistera encore pendant quelques temps après la fin des hostilités.

Voyageurs et bagages. — (Réseaux de Chemins de fer d'intérêt général), arrêté du 20 février 1917 du Sous-Secrétaire d'Etat des transports.

Considérant qu'il est indispensable, dans les circonstances actuelles, de réduire dans toute la mesure du possible le service des trains de voyageurs.

ARRÊTE :

ARTICLE 1er. — Est suspendue *à partir du 1er mars 1917*, jusqu'à nouvel ordre, la délivrance, sur les réseaux de chemins de fer d'intérêt général, des billets, ci-après :

a) Billets spéciaux pour voyages circulaires;
b) Billets collectifs pour familles;
c) Billets d'excursion collectifs pour voyages en groupe;
d) Billets spéciaux pour stations thermales;
e) Billets spéciaux pour bains de mer.

ARTICLE 2. — Pendant la période visée à l'article 1er, les excédents de bagages ne pourront dépasser 100 kg. par enregistrement.

ARTICLE 3. — Les règles fixées par le présent arrêté ne font pas obstacle à l'application des restrictions spéciales qui ont été ou pourront être décidées par les Commissions de réseau.

Certaines Commissions de réseau, aux termes de l'art. 3 du dit arrêté autorisant l'application de mesures plus restrictives, ont limité à 50 kg. le poids des excédents de bagages et à 65 kg. le poids individuel des colis bagages; s'il peut en conséquence sur les réseaux visés être admis un enregistrement de 80 kg., ce poids doit être réparti au moins sur deux colis dont l'un ne peut peser plus de 65 kg.

Transports commerciaux G. V. et P. V. — Arrêté interministériel (Guerre et Travaux Publics) du 19 décembre 1916 apportant diverses restrictions temporaires aux transports commerciaux sur les chemins de fer d'intérêt général.

Considérant qu'il est nécessaire d'obtenir le maximum de rendement pour les vagons employés aux transports.

ARRÊTENT :

ARTICLE 1er. — A partir du 1er janvier 1917, les transports commerciaux seront soumis, à défaut des conditions plus restrictives éditées ou à édicter par les Commissions de réseau, aux restrictions temporaires suivantes, auxquelles il ne pourra être dérogé qu'après autorisation spéciale des Commissions de réseau intéressées.

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.

ARTICLE 2. — Les chiffons, liquides en fûts, fût vides, oranges, pommes à cidre et voitures ne seront pas acceptés en grande vitesse.

L'acceptation d'office des autres marchandises en grande vitesse est limitée à une expédition de 300 kg. par jour, d'un même expéditeur au même destinataire.

Cette disposition ne s'applique :

Ni aux expéditions d'animaux vivants en cages ou en paniers, fruits frais autres que les pommes à cidre et les oranges, légumes frais, beurre, fromages, lait, œufs, pain, viande, volailles, poissons et coquillages frais, emballages vides avant servi au transport des denrées précédentes, pièces pour matériel d'artillerie, papier à journaux, journaux ou publications périodiques, encres d'imprimerie, ni aux transports de cercueils ; ni aux expéditions de bestiaux ou chevaux par vagons complets, sous condition que les vagons fournis soient utilisés au maximum de leur capacité et que le chargement au départ et le déchargement à l'arrivée soient faits par le public.

TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

ARTICLE 3. — Tout vagon mis à la disposition d'un expéditeur, pour être chargé par les soins de ce dernier, devra être utilisé à sa limite de charge, alors même que le tarif à appliquer n'exigerait qu'une condition de tonnage inférieure à cette limite.

Cette règle ne s'applique pas aux deux cas suivants :

a) Marchandises autres que les marchandises pondéreuses (combustibles minéraux, chaux, ciments, plâtres, matériaux de construction, pierres, terres, minerais, produit métallurgique, engrais) lorsque la charge normale du vagon sera supérieure à 10 000 kg. Donc ce cas, l'expéditeur ne sera pas tenu de charger plus de 10.000 kg. par vagon, à moins que les conditions du tarif ne stipulent un tonnage supérieur à 10.000 kg. par vagon.

b) Animaux vivants et marchandises dont la densité ou la nature ne permettrait pas d'atteindre la limite de charge du vagon, sous réserve que la capacité de ce dernier soit utilisée au maximum, moyennant un chargement ou un arrimage approprié.

Le chargement et le déchargement des marchandises en vrac et des animaux devront, dans tous les cas, être faits par le public.

En raison des circonstances, les Commissions de réseau ont dû prévoir à la règle générale d'acceptation des marchandises quelques restrictions quant à la limitation des quantités de marchandises à expédier, le même jour, sur certaines gares, par un même destinataire, et même

exceptionnellement, la suppression des expéditions de certaines catégories de transports à destination de gares spécialement dénommées dans les affiches apposées dans toutes les gares par les soins des dites Commissions de réseau.

Enfin, il a également été prévu que les transports pour certaines destinations ne devraient acceptés que moyennant une autorisation préalable de la Commission de réseau intéressée.

Arrêté ministériel du 6 avril 1917 relatif à l'augmentation des limites de charge de wagons à marchandises des divers réseaux d'intérêt général.

Pendant toute la durée de la guerre, les limites de charge actuellement inscrites sur les caisses des wagons à marchandises des divers réseaux seront augmentées dans les conditions suivantes pour tous les transports en petite vitesse :

1° Réseaux de l'Est, de l'État et de Paris-Lyon-Méditerranée : ensemble du matériel, augmentation de 10 % :

2° Réseaux du Midi et de l'Orléans : ensemble du matériel, augmentation de 5 % ;

3° Réseau du Nord :

Matériel à capacité de 20 tonnes : augmentation de 10 % ;

Matériel à capacité de 10 tonnes : augmentation de 5 %.

Il s'ensuit que les dispositions de cet arrêté fixant les majorations de la limite de charge des wagons doivent être appliquées concurremment avec les dispositions de l'art. 3 (1er alinéa) de l'arrêté du 19 décembre 1916 sus visé.

Ainsi par exemple :

un wagon *P.L.M.*	de 20 t. mis à la disposition d'un expéditeur pr le charge. de minerai,	doit être chargé à	22 tonnes	(20 t. + 10 %) ;
un wagon *P.O.*	de 20 tonnes	doit être chargé à	21 »	(20 t. + 5 %) ;
un wagon *P.L.M.*	de 10 »	doit être chargé à	11 »	(10 t. + 10 %) ;
un wagon *Nord*	de 10 »	doit être chargé à	10 »	(10 t. + 5 %) ;
un wagon *Nord*	de 20 »	doit être chargé à	22 »	(20 t. + 10 %) ;

Arrêté interministériel (Guerre et Travaux Publics) du 9 février 1917 réglementant le rang de priorité des diverses catégories de marchandises et interdisant les réexpéditions.

Considérant qu'il est indispensable, dans les circonstances actuelles, d'obtenir le maximum de rendement des chemins de fer et de réglementer le rang de priorité des diverses catégories de marchandises de façon à assurer en premier lieu les expéditions qu'exigent la défense nationale et l'exploitation des mines, ainsi que le transport des combustibles et autres denrées nécesaires au ravitaillement du pays.

Sur la proposition du Sous-Secrétaire d'Etat des transports,

ARRÊTENT :

ARTICLE 1er. — A partir du 15 février 1917, les transports en petite vitesse seront soumis aux règles ci-après :

ARTICLE 2. — Les marchandises à transporter seront réparties, au point de vue de l'ordre d'urgence des transports, en trois catégories, conformément au tableau annexé au présent arrêté.

Des instructions des Commissions de réseau fixent les conditions suivant lesquelles les marchandises de 2e et 3e catégories seront acceptées au transport, selon leur catégorie, après que les expéditions de marchandises de 1re catégorie auront été assurées.

ARTICLE 3. — Les réexpéditions sont interdites, tant en grande vitesse qu'en petite vitesse, sauf l'autorisation préalable de la Commission de réseau.

ARTICLE 4. — Les règles fixées par le présent arrêté ne font pas obstacle à l'application des diverses restrictions aux transports commerciaux qui ont été ou seront édictées par les Commissions de réseau.

ARTICLE 5. — Le Sous-Secrétaire d'Etat des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Rentrent notamment dans :

La 1re catégorie, les combustibles minéraux et végétaux, les blés et farines, les bestiaux, les céréales, les pâtes alimentaires, les pommes de terre, les légumes, le beurre, le lait, les œufs, le sel, le sucre, les instrument agricoles, les engrais, etc.

La 2e catégorie, les chevaux, mulets et ânes ; les fromages, les conserves de viande, de poissons ou de légumes, les fruits, les savons, les tissus et textiles, les boissons (vins, cidres, bières), etc.

La 3e catégorie, toutes les marchandises autres que celles des 1re et 2e catégories.

Arrêté interministériel (Guerre et Travaux Publics) du 31 mars 1915 fixant les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transports commerciaux.

ARTICLE PREMIER. — Les transports commerciaux par chemin de fer sont exécutés suivant les lois, règlements et tarifs existants, sous la seule réserve des modifications édictées ci-après en vertu du décret du 29 octobre 1914. (1)

ARTICLE 2. — **Délais. — A).** — *En petite vitesse*, les délais totaux, camionnage compris, alloués pour les transports taxés soit aux tarifs généraux, soit aux tarifs spéciaux sont doublés, et le délai supplémentaire ainsi alloué, en sus de ceux spécifiés dans les conditions des tarifs, est au minimum de cinq jours.

Les Administrations ne pouvant fournir les wagons que dans la limite où ceux-ci sont laissés disponibles par les transports militaires, le point de départ des délais de transport ci-dessus spécifiés est fixé ainsi qu'il suit :

---

(1) Relatif aux conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectués, en temps de guerre, les transports commerciaux par chemin de fer.

1° Pour les marchandises manutentionnées par le public, au jour où le chargement du wagon est terminé, à moins que le chemin de fer n'en refuse la prise en charge, pour défectuosité dans le chargement ;

2° Pour les marchandises dont la manutention incombe au chemin de fer, au jour où le chargement sur wagon pouvant avoir lieu, le chemin de fer les prend en charge.

Pour les marchandises de cette dernière catégorie, il est tenu dans chaque gare un registre spécial sur lequel seront inscrites, sur la demande des intéressés, et dans leur ordre de présentation, les expéditions qui n'auraient pu être acceptées pour défaut de matériel. Ce registre sera communiqué, sur leur demande, aux expéditeurs dont les envois auront été ajournés.

B). — *En grande vitesse*, il est alloué en sus des délais réglementaires, une prolongation de délai de 24 heures pour les transports à une distance inférieure à 300 kilomètres et de 48 heures pour les distances égales ou supérieures. Cette prolongation est augmentée de 24 heures en cas de factage à domicile.

C). — Le camionnage et le factage au départ et à l'arrivée ne sont pas garantis sous la réserve que le public en ait été, au préalable, avisé par affiche.

Article 3. — **Responsabilité en cas de retard.** — Les Administrations de chemins de fer sont responsables du préjudice justifié qui serait occasionné par l'inobservation des délais fixés à l'article précédent, à moins qu'elles ne prouvent que le retard est dû à des difficultés de circulation ou de livraison qui seraient la conséquence de l'état de guerre.

En ce qui concerne le factage et le camionnage à l'arrivée, elles n'encourent aucune responsabilité pour retard, pourvu qu'elles aient avisé le destinaire de l'arrivée de l'expédition et de l'impossibilité de la livraison à domicile dans les délais fixés à l'article 2.

Pour les voyageurs et les bagages, les Administrations de chemins de fer ne sont pas responsables des retards dus aux correspondances manquées.

Article 4. — **Responsabilité en cas de perte ou d'avarie.** — La responsabilité des Administrations de chemins de fer ne s'étend pas :

1° Aux pertes et avaries dans les cas où ces Administrations établiraient que la cause de ces pertes et avaries est une conséquence de l'état de guerre, à moins qu'une assurance contre les risques de cette nature n'ait été contractée dans les conditions prévues à l'article 6 ci-dessous ;

2° Aux avaries et aux déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, seraient la conséquence de la durée du transport, lorsque la marchandise a été livrée dans les délais ci-dessus fixés.

Article 5. — **Indemnité.** — L'indemnité due pour préjudice justifié est limitée : en cas de perte totale ou partielle, à la valeur, aux lieu et jour de l'expédition, de la marchandise perdue ; en cas d'avarie, au montant de la dépréciation subie, calculée d'après cette valeur.

En cas de perte totale, sont ajoutés les frais de douane, de transport et autres, qui auraient pu être déboursés. En cas de perte partielle ou d'avarie, une part proportionnelle de ces frais peut être ajoutée à l'indemnité.

L'indemnité pour retard ne peut dépasser celle qui serait allouée pour

perte totale en tenant compte, s'il y a lieu, des assurances contractées pour la valeur et pour l'intérêt à la livraison.

Dans aucun cas, l'indemnité ne pourra dépasser le maximum fixé par le tarif appliqué, si ce tarif en comporte un.

Article 6. — **Assurance** (1) (2). — Moyennant le paiement d'une prime d'assurance, fixée à un demi-millime par fraction indivisible de 10 kilomètres et de 10 francs de la valeur déclarée, les Administrations de chemins de fer renoncent à se prévaloir, hors le cas de force majeure dans les termes du droit commun, de l'exonération prévue par le primo de l'article 4 ci-dessus.

Pour les fourrages, cette prime d'assurance est fixée à deux millimes et demi (0 fr. 0025) par fraction indivisible de 10 kilomètres et de 10 francs de la valeur déclarée.

L'expéditeur peut, en outre, faire une déclaration d'intérêt à la livraison pour les marchandises déjà assurées pour leur valeur. Moyennant le paiement d'une seconde prime fixée à deux millimes et demi (0 fr. 0025) par fraction indivisible de 10 kilomètres et de 10 francs du montant de la déclaration, il aura droit, en cas de perte ou d'avarie, donnant lieu à une indemnité, au paiement de dommages-intérêts, dans la limite de l'intérêt qu'il a déclaré avoir à la livraison, à charge par lui d'établir l'existence et le montant du préjudice.

L'expéditeur doit indiquer séparément la valeur de la marchandise et le montant de l'intérêt à la livraison assurés.

Le minimum de perception est de 0 fr. 50 par expédition.

Les bagages ne sont pas admis au bénéfice de l'assurance.

Article 7. — **Notification des réclamations.** — Les réclamations, basées sur les dispositions des articles qui précèdent, doivent être notifiées à l'Administration du chemin de fer, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, dans un délai de trois jours, non compris les jours fériés Ce délai court :

1° En cas de retard, d'avarie ou de perte partielle, de la livraison de la marchandise ;

2° En cas de perte totale, du 30e jour qui suit l'expiration des délais fixés à l'article 2 ci-dessus, l'intéressé étant en droit, à partir de ce jour, de considérer la non-livraison comme équivalant à la perte totale.

Article 8. — **Réseaux réglementés.** — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux transports n'empruntant que les réseaux de l'État, de l'Orléans, du Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi et des Ceintures de Paris, ainsi que les autres réseaux ou parties de réseaux auxquels le régime ci-dessus aurait été rendu applicable par des arrêtés spéciaux.

Pour les transports empruntant, sur une partie de leur parcours, les réseaux ou parties de réseaux autres que les précédents, le régime applicable

---

(1) Les primes d'assurance et d'intérêt à la livraison sont passibles de la majoration de 25 °/₀ prévue par la loi du 31 mars 1918 (voir I, note 209), et de l'impôt d'État (loi du 29 juin 1918) (voir I, note 210).

(2) Un arrêté en date du 1er juillet 1918 a eu pour objet d'imposer à tout expéditeur l'obligation d'indiquer sur sa déclaration d'expédition soit en G. V. soit en P. V. s'il entend bénéficier ou non de l'assurance instituée par l'art. 6 de l'arrêté du 31 mars 1915.

de bout en bout est celui du réseau emprunté pour lequel la responsabilité est la moins étendue, à moins qu'il ne soit établi que la perte ou l'avarie est survenue sur l'un des réseaux visés à l'alinéa précédent ; dans ce dernier cas, les conditions de responsabilité sont celles qui sont fixées pour ces derniers réseaux.

ARTICLE 9. — **Mise en vigueur.** — Le présent arrêté entrera en vigueur le 6 avril 1915.

ARTICLE 10. — **Colis postaux.** — Le présent arrêté n'est pas applicable au transport des colis postaux qui continueront à être soumis aux dispositions actuellement en vigueur jusqu'à l'intervention d'une réglementation spéciale.

Les dispositions de cet arrêté ont été rendues applicables à un assez grand nombre de réseaux d'intérêt local par arrêtés des 15 juillet et 28 octobre 1915 et à une partie des réseaux du Nord et de l'Est par arrêté interministériel — ci-dessous — du 7 juin 1915 (modifié par celui du 13 novembre 1917) dont les dispositions ont été étendues par arrêté du 20 août 1915 à un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local enclavés dans les deux réseaux du Nord et de l'Est).

ARTICLE 1er. — Les dispositions de l'arrêté susvisé du 31 mars 1915 sont étendues :

a) Aux lignes du réseau de l'Est exploitées par la Compagnie de l'Est, qui reçoivent ou expédient les transports commerciaux, telles qu'elles sont énumérées par les affiches spéciales apposées dans les gares et par l'insertion au *Journal Officiel*, alors même que ces transports devraient être soumis sur certaines sections voisines du front, à une autorisation préalable ;

b) Aux lignes du réseau du Nord spécialement indiquées dans les affiches (1).

ARTICLE 2. — En raison des frais spéciaux de surveillance et de manutention résultant, pour les réseaux du Nord et de l'Est, de l'état de guerre, il sera perçu, à titre de frais accessoires (2) s'ajoutant aux frais accessoires actuels et aux taxes résultant des tarifs généraux ou spéciaux, pour tout transport empruntant les lignes de ces réseaux désignées à l'article précédent, et n'empruntant aucune des lignes sur lesquelles les transports sont effectués sans conditions de délai et sans responsabilité, ainsi qu'il est dit à l'article 3 ci-dessous :

a) Par expédition en grande ou en petite vitesse : jusqu'à 1.000 kg. inclusivement, 10 centimes.

Au-dessus de 1.000 kg. jusqu'à 5.000 kg. inclusivement, 15 centimes.

Au-dessus de 5.000 kg., 20 centimes.

Exceptionnellement, les expéditions dont la taxe, frais accessoires compris, ne dépasse pas 1 fr. 50, sont exonérées de toute taxe additionnelle.

b) Par enregistrement de bagages, 10 centimes.

---

(1) La nomenclature de ces lignes étant susceptible d'être modifiée suivant les circonstances, nous n'avons pas cru devoir la donner ; les affiches apposées par la Commission du réseau du Nord renseignent à ce sujet.

(2) Passibles de la majoration de 25 °/₀ et de l'impôt d'Etat.

ARTICLE 3. — Les expéditions de toute nature, empruntant les lignes des réseaux de l'Est et du Nord autres que celles qui sont désignées à l'article 1er ci-dessus, continuent à être transportées sans paiement des frais accessoires ci-dessus fixés, sans conditions de délai et sans responsabilité d'aucune sorte pour les réseaux du Nord et de l'Est (1).

ARTICLE 4. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 16 juin 1915.

L'article 2 de l'arrêté du 31 mars 1915 établit des délais pour le transport par fer et pour le factage ou le camionnage.

Ces délais, dont l'inobservation peut engager la responsabilité des compagnies dans la mesure indiquée par l'article 3, sont nécessairement plus longs qu'en temps normal, en raison des sujétions qu'impose l'exécution des transports militaires. Ils s'établissent comme suit pour les transports P. V. et G. V.

Petite vitesse. — Deux points sont à considérer : l'origine et la durée des délais de transport.

En ce qui concerne l'origine des délais de transport, les nécessités des transports militaires restreignant dans une large mesure les disponibilités en matériel pour les transports commerciaux, les règles ci-après ont été fixées :

Si le chargement est fait par le public, les délais de transport ne courent qu'à partir du moment où le ou les wagons devant composer l'expédition ont été chargés dans des conditions telles qu'aucune défectuosité de chargement ne s'oppose à la prise en charge de l'expédition.

Si le chargement doit être fait par le chemin de fer, les délais ne courent que du jour où, le chargement sur wagon pouvant avoir lieu, la gare prend en charge la marchandise. Le récépissé à l'expéditeur n'est donc délivré qu'à la date où la prise en charge des marchandises a pu avoir lieu dans les conditions ci-dessus fixées.

Le point de départ pour le calcul des délais étant ainsi établi, l'arrêté stipule que les délais totaux, camionnage compris le cas échéant, alloués pour les transports taxés soit aux tarifs généraux, soit aux tarifs spéciaux, sont doublés et que le délai supplémentaire ainsi alloué en sus de ceux spécifiés dans les conditions des tarifs est au minimum de 5 jours.

Les exemples suivants montrent de quelle façon doivent être calculés les délais de transport, par application des dispositions ci-dessus :

1er Exemple. — Expédition d'un wagon mobilier en vrac, 4.000 kg., de A à B, en gare, 430 kilom., au tarif P. V. 24.

---

(1) Les transports commerciaux (voyageurs et marchandises) sur les lignes qui ont été occupées par l'ennemi et reprises depuis le 18 juillet 1918, y sont effectués sans aucune responsabilité à la charge des réseaux, pour les conséquences des accidents ou des pertes qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de la présence de mines retardées, obus non éclatés, lots de grenades et de tous engins de destruction dont l'existence est signalée ou soupçonnée (arrêté du 25 novembre 1918).

Ce mobilier, dont la manutention incombe à l'expéditeur, est chargé par lui et, après reconnaissance du chargement, la gare A prend en charge le même jour.

Les délais ordinaires stipulés par les conditions des tarifs s'établissent comme suit :

Délai d'expédition . . . . . 1 jour

	LIGNES A 200 km.		LIGNES A 125 km.	
A à *a*	160 km.		»	
a à *b*	»		190 km.	
b à B	80 km.		»	
	240 km.	*délai* 2 jours	190 km.	*délai* 2 jours

Durée du trajet . . . . . 4 jours
Délai supplémentaire résultant de l'art. 4 des Conditions des tarifs spéciaux P. V. . . . . 5 jours
Délai de livraison . . . . . 1 jour

Délai normal total, non compris le jour de la remise. . . . . 11 jours

Ce délai devant être doublé, la Compagnie a droit à 22 jours de délai à partir du jour exclu où elle a pu prendre la marchandise en charge, et celle-ci doit être tenue à la disposition du destinataire, en gare, au plus tard dans le courant de la 22e journée des délais ainsi calculés. Toutefois, si ce 22e jour est un dimanche ou jour férié et si la gare destinataire n'est pas de celles qui sont ouvertes ces jours-là, par application de l'arrêté du 11 février 1916 (voir page 311, la mise à disposition peut être reportée au premier jour ouvrable suivant.

2e *Exemple.* — Expédition d'une caisse d'épicerie, 50 kg., de A à B, en gare, 120 kilm., au tarif général.

Le chargement de cette marchandise par le chemin de fer, et sa prise en charge ayant eu lieu le délai normal court du lendemain et est de :

Délai d'expédition . . . . . 1 jour
Durée du trajet . . . . . 1 jour
Délai de livraison . . . . . 1 jour

TOTAL, non compris le jour de la remise . . . 3 jours
Ce délai doit être doublé et porté à . . . . . 6 jours

mais le délai supplémentaire résultant de ce doublement qui n'est que de 3 jours, doit être porté à 5 jours, minimum fixé par l'article 2 de l'arrêté, ce qui donne droit aux transporteurs à un délai total de 8 jours. La livraison de la marchandise doit être effectuée au plus tard dans le courant de la 8e journée des délais ainsi calculés. Toutefois, si ce 8e jour est un dimanche ou jour férié et si la gare destinataire n'est pas de celles qui sont ouvertes ces jours-

là, par application de l'arrêté du 11 février 1916, la livraison doit être reportée au premier jour ouvrable suivant.

Grande vitesse. — Il est alloué, en sus des délais réglementaires de gare en gare, une prolongation de délai de 24 heures pour les transports à une distance inférieure à 300 km. et de 48 heures pour les distances égales ou supérieures. Cette prolongation est augmentée de 24 heures en cas de factage à domicile. Un colis de messagerie ordinaire est reçu par la gare de départ à 12 heures et doit effectuer un parcours de 300 km. sur les réseaux auxquels s'applique l'arrêté.

Le premier train utile, partant de la gare de départ 3 heures au moins après la remise, quitte cette gare à 16 heures. La succession des trains utiles amène le colis à la gare destinataire le lendemain à 9 heures. Le délai de mise à disposition en gare étant de 2 heures, le délai total normal expire le deuxième jour à 11 heures pour la livraison en gare.

Comme il est alloué dans le cas visé un délai de 48 heures en sus, la livraison du colis doit pouvoir être faite au plus tard le quatrième jour à 11 heures.

Les conditions de responsabilité des réseaux, en cas de retard (art. 3 du dit arrêté de mars 1915) de perte ou d'avarie (art. 4 du même arrêté), sont celles habituelles du droit commun. Toutefois, les réseaux peuvent dégager leur responsabilité en établissant que la cause du retard de la perte ou de l'avarie est une conséquence de l'état de guerre.

Cette restriction constitue le point essentiel du régime fixé par cet arrêté. Le public peut d'ailleurs l'éviter en contractant l'assurance prévue par le premier alinéa de l'article 6.

A l'égard du transport ainsi assuré, les réseaux sont responsables suivant les règles ordinaires et les conséquences de l'état de guerre ne peuvent, par suite, être invoquées pour dégager leur responsabilité que si elles constituent le cas de force majeure.

En cas de perte, l'indemnité est limitée à la valeur de la marchandise; en cas d'avarie, au montant de la dépréciation, le tout, bien entendu, dans la limite du maximum fixé par le tarif appliqué, s'il en comporte un.

Le public peut, toutefois, s'ouvrir le droit au paiement de dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie en faisant la *déclaration d'intérêt à la livraison* prévue au troisième alinéa de l'article 6.

La déclaration d'intérêt à la livraison n'est recevable que si l'expédition est déjà assurée comme il est dit ci-dessus. Elle permet, en cas de perte ou d'avarie donnant lieu à une indemnité, d'obtenir le remboursement de dommages-intérêts dans la limite de l'intérêt déclaré à la livraison, à charge d'établir l'existence et le montant du préjudice subi.

Il y a lieu de remarquer que, dans le cas *de retard* d'une expédition, qu'elle soit ou non assurée, l'indemnité ne peut dépasser celle qui serait allouée en cas de perte.

En résumé, ainsi qu'il est exposé ci-dessus :

En cas de perte ou d'avarie pour un colis non assuré, les transporteurs sont responsables dans les conditions ordinaires sous deux réserves :

a) Ils peuvent dégager leur responsabilité en établissant que la cause de la perte ou de l'avarie est une conséquence de l'état de guerre ;

b) L'indemnité est limitée au montant de la valeur ou de la dépréciation à l'exclusion de tous dommages-intérêts.

Le public peut :

1° *S'assurer contre la restriction de responsabilité* (*a*), moyennant prime d'un demi-millime par fraction indivisible de 10 kilm. et de 10 fr. de la *valeur déclarée* — le taux est porté à 2 millimes 1/2 pour les fourrages — ;

2° *S'ouvrir en outre le droit à des dommages-intérêts* en plus de l'indemnité (*b*) : en faisant une déclaration d'intérêt à la livraison et moyennant prime de 2 millimes 1/2 par fraction indivisible de 10 kilm. et de 10 fr. de l'intérêt déclaré à la livraison.

Le minimum de perception est de 0 fr. 50 par expédition.

L'expéditeur est libre d'user ou non de la faculté d'assurance. Il peut se borner à assurer son expédition contre la restriction (*a*), c'est-à-dire contre les conséquences de l'état de guerre autres que la force majeure. Il doit obligatoirement contracter cette première assurance s'il veut faire une déclaration d'intérêt à la livraison.

L'expéditeur contracte les assurances en portant sur sa déclaration d'expédition la mention :

Assurance. Valeur déclarée . . . X fr.

complétée s'il le désire par celle :

Intérêt à la livraison. . . . . Y fr.

Le montant des sommes assurées doit être indiqué en toutes lettres.

La distance à prendre pour le calcul des primes d'assurance est celle de la gare de départ à la gare d'arrivée, calculée par l'itinéraire court, quel que soit l'itinéraire par lequel la taxe de transport est elle-même établie.

En cas d'emprunt d'un itinéraire détourné, la taxe d'assurance doit toutefois être calculée par cet itinéraire détourné, si l'expéditeur l'a revendiqué, ou s'il est suivi à défaut de pouvoir accéder au point de destination par l'itinéraire court.

Ci-dessous un exemple de calcul des primes (majoration et impôt non compris) :

Soit une expédition composée d'un colis tissus, valeur déclaré 300 fr., faite à 91 km. et pour laquelle l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt à la livraison de 100 fr.

Le montant des primes à percevoir sera le suivant :
Distance à compter 91 km. comme 100 km.

Prime d'assurance . . . . $0^f0005 \times \frac{100}{10} \times \frac{300}{10} = 0^f15$

Intérêt à la livraison . . . $0\ 0025 \times \frac{100}{10} \times \frac{100}{10} = 0\ 25$

TOTAL . . . . . 0^f40

La gare appliquera le minimum de 0 fr., 50 par expédition puisque le calcul des primes donne un chiffre total inférieur à ce minimum.

Les conditions de délai, de responsabilité et d'assurance fixées par l'arrêté du 31 mars 1915 ne sont applicables aux transports de ou pour les réseaux de l'Est et du Nord qu'autant qu'ils empruntent exclusivement, sur ces réseaux, les lignes visées par l'arrêté du 7 juin 1915. (Voir page 305).

Pour les transports empruntant sur une partie de leur parcours les lignes des réseaux de l'Est et du Nord sur lesquelles l'arrêté du 7 juin n'est pas applicable, le régime applicable de bout en bout est celui de la ligne empruntée pour laquelle la responsabilité est la moins étendue.

Par exemple, une expédition P. V. de A à B gare située sur une partie du réseau de l'Est non ouverte au trafic commercial, faite en vertu d'une autorisation spéciale, sera transportée sans condition de délai et sans responsabilité, conformément à l'article 3 de l'arrêté du 7 juin et à l'article 8 de l'arrêté du 31 mars, et ne pourra pas jouir du régime de l'assurance.

Toutefois, s'il était prouvé que, dans ce cas, la perte ou l'avarie se soit produite avant la transmission à la Compagnie de l'Est, sur un des réseaux régis intégralement par l'arrêté du 31 mars, le régime de responsabilité fixé par les articles 4 et 5 de cet arrêté pour les marchandises non assurées serait applicable à l'envoi.

Arrêté interministériel du 8 janvier 1918 fixant les conditions de délai et de responsabilité de l'administration des chemins de fer du Nord en matière de transports commerciaux et complétant les arrêtés ministériels des 31 mars, 7 juin 1915 et 13 novembre 1917.

ARTICLE 1er. — Les dipositions de l'article 3 de l'arrêté interministériel susvisé du 7 juin 1915, modifiées par l'arrêté interministériel du 13 novembre 1917, sont complétées, en ce qui concerne le réseau du Nord, par les dispositions suivantes :

Toutefois moyennant le paiement d'une prime d'assurance (1) fixée à un centime (0 fr. 01 c.), par fraction indivisible de 10 kilomètres et de 10 francs de valeur déclarée, les expéditeurs pourront se garantir, hors le cas de force majeure, dans les termes du droit commun, contre l'exonération de responsabilité pour perte ou avarie prévue à l'alinéa précédent. La notification des réclamations et le règlement de l'indemnité sont, dans ce cas, faits conformément aux prescriptions des articles 5 et 7 de l'arrêté du 31 mars 1915

(1) Passible de la majoration de 25 °/₀ et de l'impôt d'Etat.

concernant les cas de perte ou avarie. Il n'est pas accepté de déclaration d'intérêt à la livraison.

Le minimum de perception est fixé à 0 fr. 50 par expédition.

Pour les expéditions qui n'empruntent pas exclusivement les lignes visées au premier alinéa du présent article, la taxe d'assurance est perçue :

a) pour le parcours effectué sur les lignes visées au dit premier alinéa d'après le taux de 0 fr. 01 c. par 10 kilomètres et par 10 francs de valeur déclarée ;

b) pour le parcours effectué sur les lignes du réseau du Nord énumérées à l'article 1er et sur les lignes des autres réseaux, d'après le taux fixé par l'article 6 de l'arrêté du 31 mars 1915.

Les dispositions du présent article, sauf celles du premier alinéa, ne sont pas applicables aux lignes exploitées par des unités militaires (Sapeurs de chemins de fer, Sections de chemins de fer de campagne, etc...).

ARTICLE 2. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 16 janvier 1918.

Arrêté interministériel (Guerre et Travaux Publics) du 11 février 1916 modifiant notamment les arrêtés en vigueur relatifs à la fermeture des gares.

Considérant la nécessité d'activer les déchargements dans les gares afin d'accélérer la rotation du matériel roulant :

ARRÊTENT :

ARTICLE 1er. — Par dérogation à l'article 13 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 (modifié et complété par l'article premier de l'arrêté du 17 avril 1908), les Commissions de réseau sont autorisées à ouvrir les gares le dimanche au service complet de la petite vitesse, pour toutes les marchandises.

Cette mesure, qui doit être portée à la connaissance du public par voie d'affiche apposée dans les gares où elle est édictée, a pour effet d'étendre aux dimanches et jours fériés, dans ces gares, les dispositions applicables aux jours ouvrables en ce qui concerne la remise des marchandises à domicile l'expiration des délais de livraison, d'enlèvement, de chargement et de déchargement, ainsi que le mode de calcul des droits de magasinage ou de stationnement.

ARTICLE 2. — Les vagons doivent être chargés ou déchargés dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire, pourvu :

1° Que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille :

a) Avant onze heures le samedi ou la veille d'un jour férié,

b) Avant dix-neuf heures les autres jours ;

2° Que les wagons aient été mis à la disposition de l'intéressé dès l'ouverture de la gare.

Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'a pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour le chargement ou au destinataire pour le déchargement est augmenté de vingt-quatre heures.

Passé les délais ainsi fixés, il est perçu un droit de stationnement dans les conditions prévues par les articles 36, 37 et 38 des conditions d'application des tarifs généraux. P. V.

Arrêté interministériel (Guerre et Travaux Publics) du 2 mars 1916 fixant les mesures destinées à empêcher l'encombrement des gares du réseau des armées (1) par les marchandises en souffrance.

ARTICLE 1er. — Dans le cas où, pour des marchandises laissées en souffrance dans les gares du réseau des armées, les formalités prévues tant par les conditions d'application des tarifs généraux (art. 58 G. V. et 56 P. V.), pour le camionnage d office, que par l'article 106 du Code de commerce, en vue de la nomination d'experts, de la constatation de l'état de la marchandise ou de sa vente en faveur des chemins de fer jusqu'à concurrence du prix de transport, ne pourraient être remplies à la gare destinataire, les Commissions de réseau sont autorisées à réexpédier les marchandises aux frais de l'ayant droit (expéditeur ou destinataire), sur une gare désignée par elles, où l'accomplissement des formalités visées ci-dessus soit possible, à moins que l'expéditeur n'ait prescrit la réexpédition sur une gare de son choix, qui devra être située en dehors du réseau des armées.

ARTICLE 2. — La réexpédition d'office aura lieu à l'expiration d'un délai de quatre jours (dimanches et jours fériés non compris), compté à partir du lendemain de la date de l'envoi de l'avis de souffrance prévu par les dites conditions d'application (art. 62 G. V. et 59 P. V.), avis qui devra informer l'expéditeur des conditions qui précèdent.

ARTICLE 3. — Le transport d'évacuation aura lieu à la même vitesse que le transport primitif.

L'ensemble du transport primitif et du transport d'évacuation sera considéré comme un transport unique effectué sur le trajet total entre la gare de départ et la gare d'évacuation, en passant par la gare d'arrivée primitive, en ce qui concerne la taxe d'enregistrement, le timbre de récépissé, les frais accessoires de manutention et le prix de transport par voie ferrée, ce dernier devant être calculé de bout en bout du dit trajet total suivant les prix et conditions d'application soit des tarifs généraux, soit des tarifs spéciaux, d'après les énonciations relatives à la demande des tarifs inscrites sur la déclaration d'expédition établie à la gare de départ.

En ce qui concerne les colis postaux, leur transport d'évacuation sur voie ferrée ne donnera lieu à aucune surtaxe.

ARTICLE 4. — Dans la gare d'évacuation, la marchandise sera soumise aux lois, règlements et tarifs en vigueur.

ARTICLE 5. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 25 mars 1916.

Il sera publié et affiché huit jours avant cette date.

Il sera ensuite affiché, d'une manière permanente, dans les gares des réseaux de l'intérieur et dans celles du réseau des armées ouvertes aux transports commerciaux.

209. — Relèvement temporaire des prix de transport par chemin de fer. Le 30 mai 1917 un projet de la loi a été déposé sur le bureau de la Chambre par les Ministres des Travaux Publics, des Finances et du Commerce ayant pour objet d'autoriser le relèvement tem-

(1) Voir à ce sujet les affiches apposées dans les gares.

poraire des tarifs aussi bien de grande que de petite vitesse (voyageurs, excédents de bagages, valeurs, chiens, animaux, voitures, marchandises, denrées, etc...) sur les réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

Ce relèvement des tarifs devait avoir un triple but, lit-on dans l'exposé des motifs :

a) Permettre d'abord de réduire les insuffisances de toute nature (1) qui grèvent lourdement le budget des Administrations de chemins de fer (Voir I, note 19) et notamment de faire face aux augmentations de salaires rendues indispensables par la cherté de la vie ;

b) Constitution de ressources nouvelles pour le Trésor, soit en atténuant les charges dues aux garanties d'intérêt (voir I, note 14) ou aux insuffisances du réseau de l'Etat, soit en hâtant le remboursement des avances faites aux Compagnies ou le partage des bénéfices des plus prospères d'entre elles ;

c) Consolidation du crédit des Compagnies qui est un des éléments essentiels du crédit de la France.

Dans tous les pays du monde presque sans exception des relèvements de tarifs, souvent très importants, ont été mis en vigueur depuis la guerre ; il n'était pas possible qu'en présence de la hausse universelle des prix dont les effets pèsent si lourdement sur les frais d'exploitation des chemins de fer, les prix perçus pour les transports restassent seuls immobiles (Exposé des motifs).

L'article 1^er^ du dit projet de loi était ainsi conçu :

Est autorisée, jusqu'à concurrence de 15 °/₀ (2), une majoration des prix de transport sur les grands réseaux d'intérêt général et sur les deux Ceintures de Paris, dans les conditions ci-après :

1° Les prix majorés pourront dépasser les maxima inscrits aux Cahiers des charges et Conventions spéciales ;

2° Ils entreront en vigueur sur chaque réseau cinq jours après que la modification aura été portée à la connaissance du public par voie d'affiches.

La même majoration pourra être autorisée par le Ministre des Travaux Publics sur les réseaux secondaires d'intérêt général, à la condition que la Compagnie concessionnaire ait accordé à son personnel les allocations complémentaires prévues par la Convention du 10 novembre 1916 entre l'Etat et les Administrations des grands réseaux.

---

(1) Ces insuffisances se sont élevées pour les trois premières années de guerre (1914-1915 et 1916) à 1.099 millions^s^ : Nord : 272 millions^s^ ; — Est : 198 millions^s^ ; — P. L. M. : 94 millions ; — P. O. : 95 millions ; — Midi : 67^s^ millions^s^ ; — Etat (ouest et ancien réseau) : 372 millions.

(2) Le taux de la majoration sera réduit à 10 °/₀ sur tous les réseaux, lorsque, pendant trois années consécutives, deux réseaux autres que les Ceintures auront eu des excédents à déverser.

Lorsque, ultérieurement, deux réseaux auront eu des excédents à déverser pendant deux années de suite, le taux sera réduit à 5 °/₀.

La majoration cessera complètement, lorsque le même fait se sera produit de nouveau pendant deux autres années consécutives.

Les réseaux de chemins de fer d'intérêt général sur lesquels la majoration de 15 °/₀ devait être perçue sont uniquement les grands réseaux : l'Est, l'Etat (ancien et réseau racheté de l'Ouest), le Midi, le Nord, le P. L. M., l'Orléans et les Ceintures.

Quant aux réseaux secondaires, qu'ils soient ou non d'intérêt général, la majoration ne devait leur être applicable que sur nouvel avis.

Cette majoration portait aussi bien sur les prix du cahier des charges, des tarifs généraux et spéciaux (intérieurs et communs) — pour les tarifs d'exportation et de transit qui comportent des prix directs avec les Compagnies de navigation ou les Compagnies étrangères, elle n'était applicable qu'au parcours français —) que sur les frais accessoires : enregistrement, manutention, pesage, comptage, désinfection, dépôts des bagages, magasinage, stationnement, factage, camionnage, etc... Elle ne s'appliquait pas aux sommes encaissées pour le compte d'autrui, et notamment : aux droits de timbre des récépissés, aux surtaxes locales (Voir I, note 205) aux débours et remboursements (voir I, notes 121-123).

Ce projet de loi déposé, l'avons-nous dit, le 30 mai 1917 fut inscrit à l'ordre du jour de la Chambre des députés au mois de juillet 1917 ; n'ayant pu être mis en discussion par suite des vacances, il revint en novembre à la Chambre qui, malgré les résistances du Ministre des Travaux Publics et des Présidents de la Commission des Travaux Publics et de la Commission du budget, en vota l'ajournement par 258 voix contre 215.

Le 10 janvier 1918, le gouvernement retira son projet pour y substituer un nouveau texte, qui prévoyait non plus un relèvement de 15 °/₀ mais un relèvement de 25 °/₀ (toutes les autres clauses du projet de 1917 étant maintenues sauf que la majoration ne devait pas s'étendre aux frais de factage et de camionnage ni à certains frais de magasinage. Voir page 316, alinéa B).

Ci-dessous la teneur du nouveau projet qui fut voté par les Chambres après de longues discussions et fit l'objet de la loi du 31 mars 1918 dont les effets entrèrent en vigueur le 15 avril 1918.

ARTICLE UNIQUE. — Le Ministre des Travaux Publics et des Transports est autorisé, dans les conditions suivantes, à homologuer exceptionnellement un relèvement général de 25 °/₀ des prix de transport sur les grands réseaux d'intérêt général et sur les deux Ceintures de Paris, ainsi que des taxes concernant les embranchements particuliers, les prix majorés pouvant dépasser les maxima inscrits aux cahiers des charges et dans les conventions spéciales :

1° Les présentes dispositions ne s'appliquent ni aux transports des militaires régis par le traité du 12 juin 1898, ni au transport des colis postaux ;

2° Cette majoration exceptionnelle entrera en vigueur cinq jours après que la modification aura été portée à la connaissance du public par voie d'affiches ;

3° Elle prendra fin au 31 décembre de la sixième année qui suivra celle au cours de laquelle la cessation des hostilités aura été officiellement constatée ;

4° Elle s'appliquera également aux prix de transport qui, au cours de la période d'application de la présente loi, seraient substitués, dans les formes et conditions résultant des lois, règlements et cahiers des charges, aux prix homologués antérieurement ;

5° Si le produit net d'exploitation d'un réseau est supérieur, pour une année, au total : a) des charges effectives des emprunts régulièrement autorisés, y compris les emprunts contractés en conformité de la loi du 26 décembre 1914, ainsi que du montant des annuités payées par les réseaux en vertu des conventions en vigueur ; — *b*) des intérêts de la garantie afférente aux exercices 1914 et suivants y compris celui au cours duquel la cessation des hostilités aura été officiellement constatée ; — *c*) des sommes correspondant, suivant les réseaux, au revenu garanti ou réservé par les conventions de 1883, ou compris dans les prélèvements déterminés conformément à la loi du 26 décembre 1914 ; — l'excédent sera versé au Trésor, jusqu'à concurrence du produit de la majoration exceptionnelle.

La majoration de 25 % s'applique à tous les transports à *Grande Vitesse :* Voyageurs (1), Bagages (2), Articles de messageries, Marchandises, Denrées, Finances, Valeurs, Objets d'art, Chiens, Voitures, Pompes funèbres et Animaux (3), et à *Petite Vitesse :* Marchandises, Voitures, Animaux, Matériel roulant. (Elle ne s'applique pas aux colis postaux).

La majoration ne s'applique pas aux sommes énumérées ci-après :

Droits de timbre et de récépissé ;

Frais de factage, de camionnage et de réexpédition G. V. et P. V. par voie de terre ;

Transports de voyageurs et de bagages effectués dans les voitures de correspondance par voie de terre ;

Avis d'arrivée (à l'exception des avis de livraison prévus aux articles 61 G. V. et 55 P. V. des Conditions d'application des Tarifs généraux) ;

Avis de souffrance ;

Surtaxes locales temporaires (4).

Débours et remboursements dont la marchandise est grevée par l'expéditeur ;

Tickets d'entrée en gare ou de location de place ;

Frais spéciaux de gardiennage, de location de terrains, de reconnaissance sur embranchements, de manœuvres, etc., prévus dans les Conventions passées avec les propriétaires des raccordements ;

Remboursement des frais ou déboursés pour droits de douane ou de régie et tous autres frais ou droits payés au Service de la Douane et autres Administrations Publiques pour le compte de la marchandise.

---

(1) La majoration ne s'applique pas aux militaires et marins voyageant isolément à leurs frais au quart du tarif, mais elle s'applique à tous les autres voyageurs bénéficiant du même tarif.

(2) Y compris les bagages des militaires.

(3) Y compris les chevaux des militaires.

(4) Toutefois lorsque la surtaxe temporaire est proportionnelle au prix de transport, elle sera calculée sur le prix majoré.

La dite majoration de 25 °/₀ ne s'applique pas non plus :

A) Aux primes ou redevances allouées au public en exécution de certaines clauses des tarifs, telles sont :

a) Les primes pour la libération rapide du matériel (voir I, note **112**) allouées par certains réseaux ;

b) La redevance de 0 fr. 02 par wagon-kilomètre allouée aux wagons de particulier (voir I, note **113**).

B) Aux frais de magasinage des marchandises et des voitures expédiées en P. V., l'article 5 (1) de l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 portant fixation des frais accessoires sur les chemins de fer d'intérêt général, ne fixant pas à nouveau pour la P. V. les frais de magasinage des marchandises et des voitures.

Cette majoration de 25 °/₀ est par contre applicable :

1° *Aux frais de magasinage* :

a) Des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait ;
b) Des articles taxés *ad valorem ;*
c) Des voitures ;
d) Des cercueils ;
e) Du matériel roulant. (P. V.)

} G. V.

2° *Aux frais de stationnement :*

f) Des wagons chargés (tant au départ qu'à l'arrivée) dont la manutention est faite par le commerce ;
g) Des wagons appartenant à des particuliers.

} P. V.

3° *Aux frais de dépôt des bagages* (G. V.).

4° *Aux frais de pesage, de comptage* et de désinfection (tant en G. V. qu'en P. V.).

— Tous ces frais étant prévus dans l'arrêté du 9 avril 1918.

Soit une expédition de petite vitesse dont la taxe s'établit comme suit :

Enregistrement		0f 15
Timbre du récépissé	0f 25 (2)	—
Débours payé à l'expéditeur	8	—
Camionnage au départ	3	—
Taxe de transport proprement dite (frais accessoires compris)	—	60 00
Remboursement	600	—
Camionnage à l'arrivée	3 50	—
	614f,75	60f,15
AU TOTAL	674f,90	

(1) Les frais accessoires de toute nature fixés par le présent arrêté seront majorés de 25 °/₀ tant que les prix de transport seront soumis à la même majoration par application de la loi du 31 mars 1918.

(2) Voir le renvoi (2) page 317.

Les seuls frais à majorer de 25 °/₀ sont ceux dont le montant s'élève à 60 fr. 15.

La somme à percevoir du destinataire pour l'expédition sera donc de :

$$60^f15 + 25\,\%\ \text{ou}\ 15^f,05 + 614^f,75 = 629^f,80$$

Un voyageur qui effectue 100 kilomètres :

En 1re classe payera donc	11,20 (1) + 25 °/₀	soit	2f80 =	14f00
2e — —	7.55 (1) +	—	1 90 =	9 45
3e — —	4,95 (1) +	—	1 25 =	6 20

Si ce voyageur a un bagage de 95 kilog., il aura à payer pour l'excédant 65 kg. (voir I, note 160).

0 fr. 40 par tonne et par kilomètre soit 40 fr. pour 100 km. + 2 fr. 30 de frais de manutention = 42 fr. 30 par tonne et pour (95 — 30 kg.) 65/70k = 2f95

Enregistrement 0 15

AU TOTAL. . . 3,10 + 25 °/₀ (0,80) = 3f90

Un fût de vin de 220 litres (260 kg.) de Beaune à Bercy (351 kilm.) taxé au tarif spécial P. V. n° 6 acquittera une taxe de :

Enregistrement	0f15	
Transport, barême A + 2.30 de frais accessoires = 29.10 par tonne et pour 260 kg. =	7 55	7.70 + 25 °/₀ (1,95) = 9f65
Timbre du récépissé.		0 25 (1)
AU TOTAL		9f,90

Ce qui fait ressortir le prix de transport d'un litre de vin à :

$$9^f,90 : 220\ l. = 0^f,045$$

Alors qu'avant la majoration de 25 °/₀, ce transport s'élevait à :

$$0,15 + 7,55 + 0,70 = 8,40 : 220\ l. = 0^f038$$

Soit une différence peu appréciable de 0 fr. 007 par litre.

Un wagon de houille en vrac de 10 000 kg. de Saint-Etienne à Bercy 500 kilomètres taxé au tarif général revendiqué spécialement acquittera avec la majoration de 25 °/₀ une taxe de transport de :

Enregistrement.	0f,15	
Transport. Tarif général 6e série + 0,60 de frais de gare (manutention par le Commerce) = 18.60 par tonne et pour 10.000 kg. = 186,00		186,15 + 25 °/₀ = 232f70 (46.55)
Timbre du récépissé		0 25 (2)
AU TOTAL		232f95

---

(1) Prix applicables avant le 1er juillet 1918 — voir page 234.

(2) La loi du 29 juin 1918 a abaissé à 0,25 le droit de timbre des récépissés P. V. qui avant cette date était fixé à 0,70 (voir I, note 210).

Ce qui fait ressortir le prix de transport de 100 kg. de houille à :

$$\frac{232^f 95 \times 100}{10000} = 2^f 329$$

Alors qu'avant la majoration, ce transport s'élevait à :

$$\frac{(0,15 + 186 + 0,70)\ 100}{1000} = 1,868$$

Soit une différence de 0 fr. 461 par 100 kg.

Un wagon de 6 bœufs effectuant en petite vitesse 435 kilomètres sur le P. L. M. acquittera (avec la majoration de 25 %) une taxe de :

Enregistrement	0f 15	120f 15 + 25 % :	150f 20
Transport (tarif réduit n° 1)	120,00	30f 05	
Timbre			0f 25 (1)
			150 45

Soit par tête ou par 300 kg. de viande de boucherie (2)

$$\frac{150,45}{6} = 25^f 075 \quad \text{au lieu de} \quad \frac{0,15 + 120 + 0,70}{6} = 20,14$$

différence par tête 4f 935 et pour 1 kg. de viande de boucherie 0f 015.

210. — Impôt dit de guerre ayant pour but d'accroître par des mesures fiscales les produits de l'exploitation de divers services publics. Après avoir proposé d'affermir par le relèvement des tarifs (voir I, note 209) le crédit des Compagnies, associées solidaires de l'Etat et auxiliaires indispensables de son propre crédit, le Ministre des Finances déposa le 22 juin 1917 sur le bureau de la Chambre un projet de loi corollaire et complément naturel de celui déposé le 30 mai précédent, destiné, soit par l'établissement de nouveaux impôts, soit par l'augmentation de ceux existant, à procurer directement au budget des ressources compensant aussi largement que possible sa contribution aux frais de fonctionnement des chemins de fer (Exposé des motifs).

Ce projet de loi fut retiré par le gouvernement qui en proposa un semblable au précédent ; il fut voté par les Chambres les 4 avril et 14 juin 1918 et fit l'objet de la loi du 29 juin 1918.

Ce projet de loi vise :

a) Les transports par fer (intérêt général et intérêt local) (voyageurs, excédents de bagages, finances, chiens, marchandises, animaux, voitures etc. — Et aussi bien la taxe de transport proprement dite que les frais accessoires).

b) Le droit de timbre des récépissés et des colis-postaux.

---

(1) Voir le renvoi (2) page 317.

(2) Poids vif moyen d'un bœuf (voir I, note 106). 600 kg. ; rendement moyen en viande de boucherie par 100 kg. de poids vif 50 à 60 kilog.

c) Les transports par la navigation intérieure (1).

d) Les droits de quai (navigation maritime) (1).

e) Les droits de statistique (douane).

Nous allons examiner chacun des points visés par ce projet.

1° Voyageurs, Excédents de bagages, Finances, Chiens.

Les transports de cette nature sont actuellement frappés (voir I notes 160, 163, 170, 171) sur les chemins de fer d'intérêt général d'un impôt de 12 % dont le montant est compris dans le prix perçu par les Compagnies. Cet impôt est porté à 25 % et vise le prix des places de voyageurs et le prix du transport des finances, chiens et excédents de bagages (droit d'enregistrement compris). Il n'est pas applicable aux abonnements ouvriers et est élevé à 50 % en ce qui concerne les suppléments payés pour les places de luxe.

Les cartes, bons et permis de circulation soit entièrement gratuits, soit avec réduction du prix des places, délivrés sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général et tous autres titres concédant les mêmes avantages sont assujettis à un impôt égal au 1/10e de la valeur de l'exception qu'ils établissent, étant exempts de cette mesure les cartes, bons et permis accordés en vertu de dispositions des cahiers des charges ou des tarifs homologués, ainsi que ceux dont bénéficient les agents des réseaux et leurs familles.

Sur les chemins de fer d'intérêt local (voir III, note 231) l'impôt actuel n'est que de 3 % et il ne s'applique qu'aux transports des voyageurs et des excédents de bagages ; il est porté à 10 % et il s'applique, comme sur les chemins d'intérêt général, non seulement aux voyageurs et aux excédents de bagages, mais aussi aux finances et aux chiens.

Exceptionnellement, le régime actuellement en vigueur est maintenu pour les voies ferrées d'intérêt local sur lesquelles le prix des places de voyageur ne dépasse pas 1 fr.

Voyageurs.

Nous avons vu (I, note 160) que, avant le 1er juillet 1918, le prix de transport des voyageurs (impôt de 12 % non compris) était de :

1re classe 0f 10 ; 2e classe 0,0675 ; 3e classe 0.044

ce qui pour 100 kilomètres donnait :

1re classe . .	10f	et avec la majoration de 25 % (voir I note 209).	12f50
2e — . .	6 75	—	8 45
3e — . .	4 40	—	5 50

(1) Cette partie du projet de loi fut retirée aux cours de la discussion, nous n'en parlerons que pour mémoire.

appliquant à ces prix l'impôt de 25 °/₀ prévu par la loi du 29 juin 1918 on obtient les prix ci-après :

1re classe.	12,50 + 25 °/₀ =	15f 65
2e —	8,45 + 25 °/₀ =	10 55
3e —	5,50 + 25 °/₀ =	6 90

CI-DESSOUS LES DIFFÉRENTS PRIX PAYÉS PAR LES VOYAGEURS A 100 KILM.

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
Cahier des charges	10f	7f 50	5 50
A partir du 1er août 1855.	11 20	8 40	6 16
Avec l'impôt de guerre de 1871 . .	12 32	9 24	6 776
A partir du 31 mars 1892. . . . . (impôt de 12 °/₀)	11 20	7 56	4 928
Avec la majoration de 25 °/₀	12 50	8 45	5 50
Avec l'impôt d'Etat de 25 °/₀ . . .	15 65	10 55	6 90

Par rapport à la situation existant avant mars 1892, les prix des 1re, 2e, et 3e classes seront à 100 kilm. relevés de 3 fr. 33, 1 fr. 31 et 0 fr. 124 soit de 21 °/₀, 12 °/₀, et 1,8 °/₀.

Bagages.

1° **Droit de timbre**. — Les bulletins de bagages seront tous et dans tous les cas (chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local), passibles d'un droit de timbre de 0 fr. 10 qui s'ajoutera bien entendu au prix actuel de l'enregistrement.

2° **Impôt de 12 °/₀ élevé à 25 °/₀** sur les chemins d'intérêt général et de **3 °/₀ élevé à 10 °/₀** sur les chemins d'intérêt local.

Un excédent de bagage de 65 kg. à 600 kilm. acquittera donc (chemins de fer d'intérêt général).

Droit de timbre			0f 10
Enregistrement	0f 15		
Transport 600 kilom. × 0 36 (1)			
Soit 600 × 0 36 = 216 + 2 30 de frais accessoires = 218 30 par tonne et pour 65/70 k. =	15 30		24f 25
AU TOTAL	15 45	19 30	
Majoration de 25 °/₀ (loi du 31 mars 1918) (voir I, note 209) = ...	3 85	24 15	
Impôt de 25 °/₀.		4f 85	

(1) Taxe prévue au cahier des charges 0f,36 + impôt de 12 °/₀ ou 0f,0432 = 0f,4032/0f,40 c'est la taxe de 0,40 par tonne kilométrique qui figurait avant le 1er juillet 1918 à l'art. 9 des conditions des tarifs généraux (voir I, note 164) pour les excédents de bagages de plus de 40 kilog.

Au lieu de (avec l'impôt de 12 °/₀ mais sans le timbre et la majoration de 25 °/₀). . . . . .

Enregistrement $0\ 15 + \dfrac{\left(600^{k} \times 0\ 40 + 2\ 30\right) 70}{1000} =$. 17f10

Finances.

Taxe de transport (impôt de 12 °/₀ non compris) 0 fr. 00225 par 1000 fr. et par kilomètre (voir I, note 170).

Un colis de dentelle d'une valeur déclarée de 8342 fr. transporté à 520 kilom. payera donc :

$$\frac{\left[520^{k} \times \left(0^{f}\,00225 + 25\ °/_{0}\right)\right] 8342/9000^{f}}{1000^{f}} =$$

. . . . . 13f15

Impôt de 25 °/₀ 3 30

} 16f45

Au lieu de 11f70 (voir l'exemple de la note 170).

Chiens.

Prix du cahier de charges (impôt de 12 °/₀ non compris) 0 fr. 015 par tête (voir I, note 171).

Un chien transporté à 210 kilom. payera donc :

$210^{k} \times (0{,}015 + 25\ °/_{0}) =$ 3,9375 3f95

Impôt de 25 °/₀ . . . . . 1 »

} 4f95

Au lieu de 0,0168 (1) × 210 kilom 3 55

Marchandises en général.

Impôt sur les transports de marchandises en grande comme en petite vitesse, applicable indistinctement sur les chemins de fer d'intérêt général et sur les voies ferrées d'intérêt local.

Le taux de cet impôt nouveau (2) fixé en principe à 10 °/₀ sur le prix total des transports de marchandises toutes taxes accessoires comprises (la loi du 29 juin 1918 ne parle que des marchandises, il n'est pas question des animaux, voitures et matériel roulant — mais les Compᵗᵉˢ ne leur en appliquent pas moins l'impôt —) est réduit à 5 °/₀ pour les marchandises pondéreuses (celles qui sont reprises aux 5ᵉ et 6ᵉ séries de la classification générale des marchandises des grands réseaux) et les denrées (celles qui sont dénommées à l'art. 15, — voir I, note 169, — des tarifs généraux

(1) 0,015 + impôt de 12 °/₀.

(2) Du 1ᵉʳ avril 1855 au 15 octobre 1871 les transports de grande vitesse (marchandises, denrées et tous autres objets) furent frappés d'un impôt de 12 °/₀ qui fut augmenté d'une taxe additionnelle de 10 °/₀ le 16 septembre 1871. Ce double impôt fut supprimé le 1ᵉʳ avril 1892.

Pour les marchandises transportées en petite vitesse, la loi du 21 mars 1874 les frappa d'un impôt de 5 °/₀ supprimé par la loi du 26 mars 1878.

G. V. de ces mêmes réseaux). Cet impôt est indépendant de la majoration temporaire de 25 % autorisée au profit des Compagnies.

Récépissés (Droit de timbre).

Le droit de timbre des récépissés (0 fr. 35 G. V., 0 fr. 70 P. V.) (Voir I, note 125), — est uniformément, aussi bien pour les voies ferrées d'intérêt général que d'intérêt local (1), fixé à 0 fr. 25.

Comme compensation de cet abaissement, une même expédition ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon (donc autant de déclarations d'expédition et par suite de récépissés que l'envoi doit comprendre de wagons) à moins qu'il ne s'agisse d'envois indivisibles (longs bois, pièces de fer, etc...) nécessitant, en raison de leur longueur, l'emploi de deux ou trois wagons.

Cette nouvelle manière d'opérer qui aura pour résultat d'augmenter notablement le travail des réseaux en ce qui concerne l'enregistrement et la comptabilité des envois est d'ailleurs prévue par la Convention internationale de Berne qui dit au § 16 des conditions complémentaires de son art. 6 que : « une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, à moins qu'il ne s'agisse d'envois indivisibles... »

Un des avantages de la mesure sera la possibilité, pour le chemin de fer, d'obliger l'expéditeur à procéder au chargement du matériel qu'il a demandé pour un envoi nécessitant l'emploi de plusieurs wagons, au fur et à mesure de la mise à disposition du matériel vide. De même le destinataire sera tenu de prendre livraison des wagons complets au fur et à mesure de leur mise à disposition à la gare d'arrivée ; le chemin de fer sera ainsi armé contre les destinataires qui voulant gagner du temps dans l'enlèvement des envois qui leur sont adressés, subordonnent la prise de possession des expéditions composées de plusieurs wagons à l'arrivée de tous les wagons.

Colis postaux (Droit de timbre).

Le droit de timbre des colis postaux (Voir IV, note 310), qui est de 0 fr. 10 quelle que soit la coupure (3, 5 ou 10 kilos) est fixé à 0 fr. 20 pour les colis postaux de plus de 5 kilogrammes.

Navigation intérieure (Impôt sur les transports).

Avant 1880, les transports effectués par la batellerie payaient des droits qui variaient suivant la nature des marchandises et la voie navigable empruntée.

---

(1) Voir III, note 231.

Ces droits — qui ont été supprimés par la loi du 19 février 1880 — étaient les suivants ; ils avaient produit en 1879, 4.390.781 fr. :

	Fleuves, rivières et canaux assimilés aux rivières	Canaux et rivières assimilées aux canaux
	par tonne	
Marchandises de 1re classe (toutes celles non dénommées à la 2e classe)	0f 002	0f 005
Marchandises de 2e classe (métaux non ouvrés, minerais, asphaltes, cokes, betteraves, bois, matériaux de construction, fourrages, engrais, etc.)	0 001	0 002
TRAINS ET RADEAUX :	par mètre cube	
Bois de toute espèce (partie flottable .	0f 0001	—
— navigable .	0 0002	0f 0002

Le projet de loi déposé le 22 juin 1917, repris en mars 1918 et enfin disjoint de la loi de finances du 29 juin 1918, tendait à rétablir les droits de navigation intérieure ; il en exemptait toutefois les bois flottés, afin de ne pas mettre obstacle, disait l'exposé des motifs, à l'exécution de transports que le chemins de fer ne peut pas toujours assurer et pour lesquels la perception d'un impôt donnerait lieu à de sérieuses difficultés pratiques.

Le tarif de l'impôt sur les transports par eau, ajoutait l'exposé des motifs, ne pouvant être établi suivant une formule identique à celle proposée pour les transports par voie ferrée, les prix de transport par eau résultant, de plus, de conventions commerciales effectuées librement, il avait paru préférable, dans ces conditions, d'établir des tarifs à la tonne kilométrique donnant lieu à des conditions de perception plus simples.

A cet effet, le projet divisait les marchandises en quatre catégories d'après leur nature et leur valeur.

Première catégorie.

1 millime par tonne et par kilomètre :

Combustibles, minerais, matériaux de constructions bruts, plâtres, chaux et ciments, échalas et poteaux de mines, engrais et amendements, betteraves, pulpes et tourteaux.

Deuxième catégorie.

5 millimes par tonne et par kilomètre :

Fontes, aciers et fers bruts, bois de charpentes et de menuiserie non façonnés, céréales et farines, pailles et fourrages, vins en fûts.

Troisième catégorie.

10 millimes par tonne et par kilomètre.

Fers et aciers laminés, tôles, soude, cuirs tannés non teints, eaux minérales, fûts et bouteilles vides, textiles.

Quatrième catégorie.

20 millimes par tonne et par kilomètre

Produits industriels et alimentaires non classés dans les catégories précédentes et dont la nomenclature sera déterminée par les décrets prévus à l'article 4 ci-après.

Les marchandises quelconques en lots de moins de 5 tonnes de chaque espèce de marchandises sont taxées à 30 millimes par tonne et par kilomètre.

Comme nous l'avons dit précédemment, cette partie de la loi de finances non adoptée par la Chambre, fut retirée par le gouvernement au cours de la discussion, et ce pour permettre à notre navigation de se développer pendant les premières années qui suivront la guerre et pour encourager toutes les initiatives qui se produiront dans ce but.

Nagivation maritime (Droit de quai).

Le droit de quai (voir VII, note 387) a été institué par la loi du 30 janvier 1872 modifiée par celles des 23 décembre 1897 et 23 mars 1898 ; il frappe tous les navires français ou étrangers, chargés en totalité ou en partie, venant de l'étranger ou des colonies, possessions françaises ou pays de protectorat (Algérie exceptée). Ce droit, qui a le caractère d'une taxe de tonnage portant sur le corps du navire, est proportionné par le moyen d'un tarif à paliers, à l'importance des opérations effectuées de débarquement et d'embarquement.

Le droit projeté, applicable à l'Algérie et qui aurait permis d'inscrire comme supplément de ressources au budget une somme de plus de 20 millions, était divisé en deux taxes calculées :

La première, d'après le tonnage de jauge nette du navire.

La deuxième, d'après l'importance des opérations effectuées dans chaque port.

Ci-dessous texte des art. 8 à 15 — se rapportant à la réforme du droit de quai — du projet de loi déposé le 22 juin 1917 non adopté par la Chambre en ce qui concerne ce droit, la question ayant été renvoyée par lettre du 9 janvier 1918 de M. le Ministre des Finances à l'examen de la Commision de législation fiscale ; les dispositions relatives au droit de quai n'ont pu être soumises à la Chambre dans la loi de finances de 1918 :

Article 8. — Le droit de quai, institué par la loi du 30 janvier 1872, est perçu dans les ports de France et d'Algérie d'après le tonnage de jauge nette et d'après la nature et l'importance des opérations effectuées dans chaque port, conformément aux dispositions ci-après :

Les taxes qui le constituent sont assimilées aux droits de douane pour la

forme des déclarations, le mode de recouvrement et le mode de répression des contraventions. Elles sont payées, pour les navires de tout pavillon, par le capitaine du navire, par l'armateur ou par leur représentant, dans les vingt jours de l'arrivée et avant le départ du bâtiment. Les fausses déclarations dans le poids, l'espèce, la provenance ou la destination et toutes autres contraventions sont passibles d'une amende égale au double du droit compromis.

ARTICLE 9. — Il est perçu, par tonneau de jauge nette, dans chaque port, une taxe calculée ainsi qu'il suit :

1° Navire en provenance ou à destination du long cours :

A l'entré : 40 centimes.

A la sortie : 40 centimes.

2° Navires en provenance ou à destination de ports compris dans les limites du cabotage international autres que ceux de France ou d'Algérie.

La taxe est fixée à la moitié des chiffres ci-dessus :

A l'entré, pour les navires qui, au cours de leur voyage, n'ont embarqué des marchandises ou des passagers que dans les ports situés dans les limites du cabotage international, telles qu'elles résultent de l'article 1er de la loi du 30 janvier 1893, modifié par l'article 15 de la loi du 15 avril 1906.

A la sortie, pour les navires qui n'embarquent que des voyageurs ou des marchandises à destination des ports situés dans les mêmes limites.

Toutes les taxes ci-dessus indiquées sont réduites de moitié pour les navires faisant le service des lignes régulières mises à la disposition du public suivant des itinéraires et à des dates fixés à l'avance ayant leur tête de lignes en France, qui font escale dans un port autre que celui où se trouve cette tête de ligne.

ARTICLE 10. — Sont exempts, dans un port, de la taxe prévue à l'article précédent :

A l'entrée, les navires n'ayant fait des opérations commerciales, au cours de leur voyage, que dans les ports de France ou d'Algérie et ceux qui ne déchargent ni passagers ni marchandises dans le port.

A la sortie, les navires qui ne doivent faire d'opérations commerciales, au cours de leur voyage, que dans les ports de France ou d'Algérie et ceux qui n'embarquent ni passagers ni marchandises dans le port.

Tout navire affecté à des services réguliers mis à la disposition du public suivant des itinéraires et à des dates fixées à l'avance ne paye la taxe entière, dans chacun des ports inscrits dans ses itinéraires, que pour les six premières entrées et les six premières sorties effectuées par lui entre le 1er janvier et le 31 décembre d'une même année. Il paye demi-taxe pour les six entrées et est exempt pour les entrées et sorties ultérieures au cours de la même année.

Sont, en outre exempts de taxe :

Les navires faisant une navigation de cabotage réservée et ayant fait escale à l'étranger pour y laisser des marchandises sans en embarquer.

Les remorqueurs, même entrés avec un navire à leur remorque, que ce dernier soit en bon état ou destiné à être dépecé ;

Les bâtiments destinés à être dépecés ;

Les navires de guerre ;

Les navires affectés à la pose et à l'entretien des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins.

Les bateaux de plaisance.

Les navires pêcheurs, y compris les navires chasseurs chargés exclusivement de produits de pêche française.

Les navires excursionnistes n'embarquant ou ne débarquant définitivement aucun passager.

ARTICLE 11. — Il est perçu, sur chaque navire, une taxe calculée d'après le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées ainsi qu'il suit :

1° Marchandises en provenance ou à destination du long cours.

Première catégorie.

A l'embarquement, 50 centimes par tonne de 1.000 kg.
Au débarquement, 1 fr. par tonne de 1.000 kg.

Deuxième catégorie.

A l'embarquement, 20 centimes par 1.000 kg.
Au débarquement, 40 centimes par tonne de 1.000 kg.

2° Marchandises en provenance ou à destination des ports compris dans les limites du cabotage international, autres que ceux de France ou d'Algérie.

La taxe est fixée à la moitié des chiffres ci-dessus.

La première catégorie comprend toutes les marchandises qui ne sont pas dénommées comme rentrant dans la seconde.

La seconde catégorie comprend les marchandises énumérées ci-après :

Perches, échalas et étançons bruts, bûches et fagots, bois d'essence résineuse en rondins :

Alunite brute, craie, castine, tripoli, talc brut en masse, sable, cailloux, pierres concassées pour empierrements, pavés en pierres naturelles, pierres brutes pour constructions ; briques non vernissées, tuiles ordinaires et poteries communes de bâtiment, sans ornementation ; plâtre, chaux et ciment ;

Phosphates naturels ;

Glace (eau congelée) ;

Houille crue, carbonisée (coke) ou agglomérée ;

Pyrites, minerais de fer ou d'aluminium, scories de forges.

ARTICLE 12. — Il est perçu, sur chaque navire, une taxe calculée ainsi qu'il suit, d'après le nombre des passagers embarqués ou débarqués :

1° Passagers en provenance ou à destination du long cours :

5 fr. par passager de classe ;

1 fr. par émigrant.

2° Passagers en provenance et à destination des ports autres que ceux de France ou d'Algérie, situés dans la limite du cabotage international :

2 fr. 50 par passager de classe, en provenance ou à destination de pays autres que ceux qui sont dénommés au paragraphe ci-après :

1 fr. par passager de classe en provenance ou à destination des îles Britanniques, des îles anglo-normandes, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Turquie ou du Maroc ;

1 fr. par émigrant.

Les passagers embarqués sur réquisition des autorités ou bénéficiant d'un tarif spécial réduit imposé par les contrats passés entre l'Etat et les compagnies maritimes ne donnent lieu à aucune perception de taxe.

Article 13. — Pour l'application de la taxe prévue à l'article 11 ci-dessus, chaque tête de gros bétail est considérée comme équivalente à une tonne de marchandise ; il en est de même des chevaux, ânes et mulets. Chaque tête de petit bétail est considérée comme équivalente à un quart de tonne.

Ne sont pas comptés dans les marchandises débarquées ou embarquées donnant lieu à la perception de cette taxe :

1° Les bagages des passagers, y compris les provisions de voyage qu'ils ont avec eux ;

2° Les produits embarqués pour l'avitaillement et l'approvisionnement en combustibles des navires.

Article 14. — Est attribué aux ports où sera institué le régime d'autonomie prévue par la loi du 5 janvier 1912, en remplacement des ressources prévues au 1° de l'article 8 de ladite loi, le tiers des sommes perçues dans lesdits ports au titre du droit de quai établi par la présente loi, déduction faite des centimes régulièrement autorisés dont le produit est intégralement attribué aux dits ports.

Article 15. — Les taxes prévues aux articles 9, 11 et 12 ci-dessus ne sont perçues dans les ports d'Algérie qu'à l'entrée et en tenant compte seulement des voyageurs et des marchandises débarquées.

La réduction du tarif à 1 fr. ne s'applique, pour les voyageurs, qu'à ceux qui viennent de l'Espagne, de l'Italie, de la Tunisie et du Maroc.

Douane. (Droit de statistique.)

Le droit de statistique (voir IV note 296) est un droit de passage à la frontière établie par l'article 3 de la loi du 22 janvier 1872 dont les dispositions ont été modifiées par la loi de finances du 8 avril 1910 (art. 28). Il est exigible à l'exportation comme à l'importation à raison : de 15 centimes par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages ; de 15 centimes par 1.000 kilogrammes ou par mètre cube sur les marchandises en vrac, et de 15 centimes par tête sur les animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine et porcine.

Pour les animaux et marchandises ayant simplement transité ou transbordé, le droit est de 10 centimes pour chacune des unités de perception désignées ci-dessus.

Des tempéraments ont été accordés pour le mode de perception de la taxe sur la plupart des marchandises n'ayant qu'une faible valeur ou constituant des produits de première nécessité ou des matières premières.

Ainsi, on n'impose qu'à raison de 15 centimes par mètre cube compté pour 2.000 kilogr. la castine, pour 1.500 kilogr. les graviers, les laitiers de haut fourneaux, le minerai de fer, les scories de la métallurgie du fer et le silex, au lieu de 15 centimes par 1.000 kilogr. Les céréales, les engrais, les graines à ensemencer ou oléagineuses, les matériaux, etc., en sacs, caisses ou futailles, n'acquittent que 15 centimes par 1.000 kilogr. au lieu de 15 centimes par colis. Pareillement, les petits colis de légumes, de fruits, de lait, de beurre, de fromages, de bougies, de savons ou d'autres produits ne sont taxés que sur la base de 15 centimes par groupe de dix colis ;

enfin, un certain nombre de marchandises expédiées sous des conditionnements rudimentaires sont considérées comme étant en vrac et ne payent, par suite, la taxe qu'aux 1.000 kilogr.

Déjà en 1910 le relèvement à 0 fr. 20 de la taxe (qui était alors fixée à 0,10) avait été admis en principe ; toutefois, comme les nécessités budgétaires n'exigeaient pas que la mesure fut réalisée intégralement, on s'arrêta à une première étape c'est-à-dire à une majoration de 50 % ; le droit fut donc élevé (loi de finances du 8 avril 1910) de 0 fr. 10 à 0 fr. 15.

Le projet de loi du 22 juin 1917 et celui adopté par la Chambre le 4 avril 1918 (1) proposent de l'élever à 0 fr. 20, les §§ 2, 3 et 4 de l'art. 28 de la loi du 8 avril 1910 étant maintenus en vigueur c'est-à-dire : droit maintenu à 0 fr. 10 pour les animaux et marchandises ayant simplement transité, — exemption pour les animaux et marchandises réexportés d'entrepôts, lorsque la taxe de statistique aura été payée lors de l'entrée en entrepôt — perception du droit au m^3 (au lieu de la tonne) pour certaines marchandises en vrac et perception du droit par groupe de 10 colis.

Colis postaux (Droit de statistique).

Les colis postaux ont été exemptés du droit de statistique par l'article 7 de la loi du 3 mars 1881 qui a ratifié les conventions conclues, l'année précédente, pour l'organisation en France et dans les relations internationales, du service des colis postaux. Mais cette immunité n'a pas été conventionnalisée ; elle peut donc être valablement supprimée par une disposition législative abrogeant l'article 7 précité.

L'adoption de cette réforme a été proposée à diverses reprises, notamment par l'inspection générale des finances, en 1905.

A cette époque, l'administration avait fait remarquer que la France exportant plus de colis postaux qu'elle n'en importe, notre commerce serait frappé plus lourdement par la nouvelle taxe que le commerce étranger. Elle avait en même temps émis la crainte que la taxation des colis de transit ne suscitât des protestations de la part des pays d'origine ou de destination.

Mais ces objections ne paraissent plus devoir être retenues dans la situation créée par la guerre, étant donné surtout l'extension prise par les expéditions en colis postaux et l'accroissement de leur poids (jusqu'à 10 kilogr.), dans nos relations avec certains pays. Il y a d'ailleurs une anomalie dans ce fait que les colis de messageries acquittent la taxe, alors que les envois similaires par colis postaux en sont exonérés.

L'article 42 du projet de loi voté le 4 avril 1918 (2) dispose que le droit de statistique est applicable aux marchandises expédiées en colis postaux, aux taux et dans les conditions prévus pour les marchandises transportées sous d'autres modes d'expédition.

---

(1) Art. 25 de la loi de finances du 29 juin 1918.
(2) Art. 26 de la loi de finances du 29 juin 1918.

Tout colis postal en provenance ou à destination de l'étranger, des colonies françaises et pays de protectorat (Algérie exceptée) payera donc un droit de statistique de 0 fr. 20 ; si le colis ne fait que transiter, il acquittera une taxe de 0 fr. 10 ; s'il est exporté ensuite d'entrepôt, il sera exempt de droit, à la condition qu'il ait acquitté ce droit à l'entrée en entrepôt ; enfin les colis postaux importés ou exportés par groupe de 10 payeront le droit de 0,20 (ou de 0,10 s'ils transitent simplement) par dizaine de colis.

2e PARTIE

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

REGIS PAR LA

CONVENTION DE BERNE

DEUXIÈME PARTIE

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

RÉGIS PAR LA CONVENTION DE BERNE

211. — Historique de la Convention de Berne. Sur l'initiative du Gouvernement Suisse, une conférence s'est tenue à Berne entre les représentants des divers États d'Europe à l'effet d'établir une réglementation uniforme des transports de marchandises sur les chemins de fer européens.

Après de longs et nombreux pourparlers (trois conférences se sont réunies à Berne en 1878, 1881 et 1886) il est intervenu à la date du 14 octobre 1890 une Convention relative à cette question.

Cette Convention est devenue loi de l'État Français à la date du 29 décembre 1891 (1) sous réserve de la ratification par toutes les parties contractantes. Cette ratification a eu lieu à Berne, le 30 septembre 1892 et la Convention est, d'accord avec tous les Etats contractants, entrée en vigueur le **1er janvier 1873**.

Le but visé par la Convention, lit-on dans l'exposé des motifs présenté aux Chambres Françaises, est de développer les relations internationales par la réglementation des nombreuses questions que soulève la détermination des devoirs et des droits des transporteurs.

Avant cette Convention, la responsabilité, en effet, de chacun des transporteurs était déterminée en chaque pays par la loi en vigueur ; or, les législations des pays parcourus par la marchandise étant très différentes, il y avait utilité d'établir une législation uniforme des transports internationaux de marchandises par chemins de fer ; la Convention de Berne a résolu cette difficulté car elle s'est proposée, et c'est par là qu'au point de vue du droit elle présente le plus haut intérêt, d'écarter les conflits de lois.

Par cela même qu'elle ne touche qu'au transport international, la Convention laisse subsister, avec leurs diversités, les lois de chaque pays sur le transport intérieur.

(1) Allemagne, décision du Reichstag 2 mai 1891 ; — Autriche, loi du 27 novembre 1892 ; — Hongrie, loi du 10 décembre 1892 ; — Belgique, loi du 25 mars 1891 ; Italie, loi du 15 décembre 1892 ; — Luxembourg, loi du 11 mai 1892 ; Pays-Bas, loi du 18 juin 1896 ; — Russie, décret du 27 mai, 8 juin 1891 ; — Suisse, arrêté fédéral du 17 avril 1891.

212. — Etats contractants. Les Etats contractants sont actuellement les suivants (par ordre alphabétique) :

Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Bulgarie, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas (Hollande), Roumanie, Russie, Serbie, Suède, Suisse (1).

Le Danemark a adhéré à la Convention le 4 juillet 1897 ; la Roumanie, le 14/27 avril 1904 ; la Suède, le 11 octobre 1907, la Serbie, le 11 novembre 1910 et la Bulgarie, le 28 novembre 1911. Tous les autres Etats ont fait partie de la Conférence à la suite de laquelle est intervenue, à la date du 14 octobre 1894, la Convention mise en vigueur le 1er janvier 1893.

Cette Convention a subi diverses modifications depuis 1893, notamment à la suite de l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 et des conventions additionnelles des 10 juin 1898 et 19 septembre 1906. L'édition actuellement en vigueur porte la date du 22 décembre 1908.

Les autres Etats d'Europe non contractants jusqu'à présent sont donc : l'Angleterre, l'Espagne, la Grèce, la Norvège, le Portugal et la Turquie.

La France, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas ont conclu à Paris, le 24 octobre 1898 par application des dispositions de l'art. 1er de la Convention de Berne, un arrangement pour admettre au transport international certains objets qui en sont exclus par la Convention. Cet arrangement est entré en vigueur le 27 janvier 1899.

213. — Documents annexes à la Convention. La Convention de Berne est complétée :

a) Par des dispositions réglementaires qui aux termes de l'art. 1er [2] de la Convention ont la même valeur que la Convention elle-même. Ces dispositions commentent, en les précisant, certains articles de la dite Convention.

b) Par des conditions complémentaires uniformes (applicables entre tous les Etats participants sauf la Russie et la Suède).

Ces trois éléments : Convention de Berne. Dispositions règlementaires. Conditions complémentaires, constituent le « Règlement uniforme pour le transport international des marchandises par chemins de fer » qui figure dans les premières pages de Recueil Chaix P. V. (Voir I, note 68) et qui a été mis en application le 22 décembre 1908.

En conséquence, les relations de la France avec les pays désignés ci-dessus s'établissaient avant la guerre de la manière suivante :

Autriche-Hongrie. Allemagne . . . Bulgarie. . . . Danemark . . . Italie. . . . . Roumanie . . . Serbie . . . . Suisse	Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890. *(Edition de 1908)* Règlement uniforme pour le transport des marchandises par chemins de fer, du 22 décembre 1908.

(1) Pendant la guerre la convention a été suspendue entre les belligérants et maintenue entre ceux-ci et les neutres.

La France a dénoncé la convention pour le 31 décembre 1919 suivant avis donné le 30 décembre 1918 à l'office central de Berne. L'Italie et la Serbie ont agi de même.

Belgique. . . .	Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890. *Edition de 1908)*
Luxembourg . .	Arrangement international du 24 octobre 1898.
Pays-Bas . . .	Règlement uniforme pour le transport des marchandises par chemins de fer, du 22 décembre 1908.
Russie	Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890. *(Edition de 1908)*
Suède	

Nous allons étudier les principaux articles de la Convention de Berne, quelques-uns en détail, en faisant ressortir la différence de réglementation qu'ils présentent par rapport au droit interne.

214. — Teneur et forme de la lettre de voiture (art. 6). Le contrat de transport international, tel qu'il est créé et réglementé par la Convention a pour caractère essentiel d'être, en principe, un contrat obligatoire pour les différentes administrations de chemins de fer (1) appartenant aux Etats contractants.

Cela signifie qu'entre deux gares quelconques de deux de ces Administrations — Milan, Paris par exemple — les transports de marchandises doivent être acceptés et effectués sur la base d'une lettre de voiture directe. Il n'est donc pas créé autant de lettres de voiture qu'il y a d'Etats participant au transport.

Soit un transport de Turin (Italie) pour la Belgique, devant transiter par la Suisse et la France : Il ne sera créé à Turin qu'une seule lettre de voiture directe pour la Belgique et non quatre lettres : Italienne, Suisse, Française et Belge.

Toute expédition internationale doit donc être accompagnée d'une lettre de voiture qui doit contenir notamment les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée ;

b) La désignation de la gare expéditrice et de l'administration expéditrice ;

c) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire ;

d) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis ;

e) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, qui doivent accompagner la marchandise.

(L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer — art. 10 de la Convention — de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer qui n'est pas tenu, d'autre part, d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants) ;

(1) *France.* — Tous les grands réseaux d'intérêt général et certaines lignes d'intérêt local exploitées par l'Est et l'Etat. Les Compagnies des chemins de fer départementaux, celle du chemin de fer de Somain à Anzin à la frontière belge et enfin la Compagnie d'intérêt local de Marlieux à Châtillon sur Chalaronne.

f) La déclaration, s'il y a lieu, de la somme en *toutes lettres* représentant *l'intérêt à la livraison.*

(L'intérêt à la livraison est la somme que peut réclamer l'ayant droit pour retard notamment ; elle représente le préjudice, *à justifier*, que le retard a pu occasionner ; il est perçu dans ce cas une taxe supplémentaire de 0 fr. 0025 par fraction indivisible de 10 fr. et de 10 kilm. (1), avec minimum par perception de 0 fr. 50 pour le parcours total.

Soit un intérêt à la livraison de 1205 fr. pour un parcours franco-italien de 783 kilm. (642 + 141) :

FRANCE :

$$\left[\left(\frac{642/650^{km}\times 0^{f},0025}{10^{km}}\right)\left(\frac{1205/1210^{f}}{10^{f}}\right)\right] 1{,}25\ \text{maj.}\times 1{,}10\ \text{impôt} = 27^{f}05$$

ITALIE :

$$\left(\frac{141/150^{km}\times 0^{f},0025}{10^{km}}\right)\left(\frac{1205/1210^{f}}{10}\right) = \ldots\ldots\ 4\ 55$$

$\Big\}\ 31^{f}60$

l'inscription d'une déclaration d'intérêt à la livraison en chiffres seulement ou à une place autre que celle réservée à cet effet sur la lettre de voiture n'engage pas la responsabilité du chemin de fer.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales, les formulaires prescrits par la Convention. Ces formulaires sont imprimés pour la petite vitesse sur papier blanc, pour la grande vitesse sur papier blanc avec une bande rouge au bord supérieur et au bord inférieur, au recto et au verso.

La lettre de voiture, qui est soumise, pour le parcours français, au droit de timbre (0 fr. 25 quelle que soit la vitesse employée) perçu en compte avec le Trésor comme pour les envois en trafic intérieur ou direct français (2) (voir I, note 125), se compose de trois parties, savoir :

1° La lettre de voiture proprement dite qui accompagne la marchandise et qui joue le rôle de titre de transport, de récépissé au destinataire, puisqu'elle est remise au destinataire (contre payement des frais dus si l'envoi n'a pas été effectué en port payé) en même temps que la marchandise ;

2° Le duplicata de la lettre de voiture qui est laissé entre les mains de l'expéditeur (il joue le rôle du récépissé expéditeur prévu dans le droit interne) ;

3° La souche, ou plutôt le talon, qui est conservée par la gare expéditrice.

---

(1) La part française seule est soumise à la majoration de 25 °/₀ (loi du 31 mars 1918) et à l'impôt d'État (loi du 29 juin 1918), 10 ou 5 °/₀ (voir I, note 210).

(2) Loi du 27 décembre 1892, article 1er. Les lettres de voitures internationales créées en vertu de la convention de Berne..... sont assimilées au point de vue du timbre aux récépissés des chemins de fer.

215. — Fausses déclarations quant au poids ou à la nature des marchandises remises au transport-surcharge des wagons (art. 7). En parlant des fausses déclarations imputables aux expéditeurs, relatives aux envois régis par le droit interne, nous avons exposé (voir I, note 119) les difficultés qui se présentaient pour solutionner les litiges nés de ces fausses déclarations, et nous avons fait connaître les motifs qui militeraient en faveur de l'extension au droit interne des prescriptions que prévoit en la matière la Convention de Berne : nous allons donc étudier ces prescriptions qui par leur précision délimitent le terrain d'action.

Aux termes de l'art. 7 de la Convention « l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »

D'autre part, il est dit que le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu du colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. Dans l'espèce, ce n'est qu'un droit et non une obligation et la gare d'arrivée a le droit, si elle s'aperçoit d'une fausse déclaration quant au poids ou à la nature de la marchandise, de ramener — après avoir convoqué le destinataire — la taxe à celle réellement due, sans préjudice de la pénalité à infliger pour fausse déclaration, de même si elle s'aperçoit que l'expéditeur, auquel incombait le chargement de la marchandise, a chargé un poids supérieur à la charge du wagon mis à sa disposition.

La Convention prévoit les pénalités suivantes :

a) Marchandise explosible, inflammable ou nocive, faussement déclarée, c'est-à-dire ne rentrant pas d'après les termes de la déclaration dans une de ces trois catégories, ou déclarée exactement mais dont le conditionnement intérieur n'est pas celui prévu par l'annexe 1 à la dite Convention :

Pénalité : 15 fr. par kilogramme du poids brut du colis entier.

Soit, par exemple, une caisse de 50 kg. déclarée contenir 40 kg. de papiers vernis et reconnue à l'arrivée en présence du destinataire dûment convoqué, renfermer des papiers fulminants, la pénalité sera de :

$$50^{k} \times 15^{f} = 750^{f}.$$

quelle que soit l'importance du parcours.

b) Marchandise déclarée faussement, quant à la nature, mais n'entraînant pas un excédent de perception.

Pénalité de principe : 1 fr.

c) Marchandise déclarée faussement, quant à la nature, entraînant un excédent de perception :

Pénalité : le double de la différence entre le prix de transport du contenu déclaré et celui du contenu constaté, calculé du point d'expédition au point de destination, sans préjudice, bien entendu, des frais de transport réellement dus.

Soit un envoi de Turin à Paris se composant, d'après la lettre de voiture, de 30 sacs déclarés contenir 1500 kg. de pyrites de fer pour engrais ; la taxe a été établie en conséquence et donne pour le parcours considéré, par exemple 45 fr.

A l'arrivée, la gare de Bercy s'aperçoit qu'il s'agit de cendres d'orfèvre ; elle convoque le destinataire qui reconnaît la matérialité du délit ; la taxe est ramenée à celle — plus élevée — des cendres d'orfèvre soit 145 fr. d'où une différence de 100 fr.

La pénalité sera donc de $100 \times 2 = 200^f$ et le destinataire, s'il retire l'envoi, aura à payer en plus de cette pénalité la taxe réellement due soit 145 fr. au total 345 fr. au lieu de 45 fr. résultant de la déclaration faite par l'expéditeur.

d) Déclaration inexacte quant au poids entraînant un excédent de perception.

Pénalité. — Le double de la différence entre le prix de transport sur le poids déclaré et celui sur le poids constaté, depuis le point d'expédition jusqu'au point de destination, sans préjudice du payement du transport sur le poids réel.

e) Wagon chargé par l'expéditeur aux termes du tarif appliqué. Poids chargé supérieur à celui que peut supporter le wagon. Surcharge n'entraînant pas, néanmoins, un excédent de perception.

Pénalité. — Six fois le prix applicable au transport, entre la station expéditrice et la station destinataire, du poids qui dépassera la plus élevée des deux limites de chargement visées à la Convention (1).

Soit un lot de citrons en caisses chargé à Turin (aux termes du tarif appliqué) par l'expéditeur qui a demandé un wagon de 10 tonnes ; on lui remet un véhicule qui indique un poids maximun de chargement de 10. L'expéditeur — qui peut donc en vertu du renvoi (1) ci-dessous charger au maximum 10.500 kil. ne réclame pas que le pesage — non obligatoire à la gare de départ — soit effectué à cette gare et déclare un poids de 12 000 kil. de marchandise.

A l'arrivée — cette constatation aurait pu être faite à Turin avant départ du wagon — la gare de Bercy reconnaît qu'il y a surcharge ; elle calculera comme suit la pénalité : Taxe appliquée (d'après le poids déclaré).

Italie.. par tonne 10^f (par exemple) $\times 12^T = 120^f$
P. L. M. — 60 (—) $\times 12 = 720$ } 840

(1) La surtaxe pour surcharge est perçue :

a) En cas d'emploi de wagons qui ne portent qu'*une seule* inscription indiquant le poids du chargement qu'ils peuvent recevoir, lorsque le *poids normal de chargement* ou la *capacité de chargement* indiqué est dépassé de plus de 5 °/₀ lors du chargement.

b) En cas d'emploi de wagons portant deux inscriptions, dont l'une se rapporte au *poids normal de chargement*, et l'autre au *poids maximum de chargement*, lorsque la surchage dépasse d'une manière quelconque le poids maximum de chargement.

Taxe d'après le poids maximum de chargement $10^t + 5\ \% = 10.500$ kg.

Italie.. — $10 \times$ — $10^t 5 = 105^f$ } 735
P. L. M. — $60 \times$ — $10^t 5 = 630$ }

Différence $840 - 735 = 105^f$.

Pénalité : $105 \times 6 = 630^f$,

Bien entendu, la taxe de transport n'en restera pas moins appliquée sur le poids réel : 12.000 kg.

f) Déclaration inexacte, quant au poids, d'un wagon chargé par l'expéditeur entrainant surcharge et excédent de poids.

On se trouve alors en présence de deux cas :

1° Fausse déclaration quant au poids,

2° Surcharge du wagon.

Il y a donc une double pénalité, la Convention prescrivant que, lorsqu'il y a en même temps indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, la pénalité pour indication d'un poids inférieur au poids réel et la pénalité afférente à la surcharge sont perçues cumulativement.

Soit le même exemple que celui visé en *e*). Mais cette fois l'expéditeur au lieu de déclarer le poids réel 12000 kg. reconnu à l'arrivée, déclare 10.000 kg. étant entendu qu'il a réclamé un wagon de 10^t, qu'il pouvait charger au maximum 10.500 kg., que l'expéditeur n'a pas réclamé le pesage au départ par la gare et que de plus ce pesage n'était pas obligatoire pour la gare.

La double pénalité sera ainsi calculée :

1° Fausse déclaration quant au poids.

Taxe appliquée sur le poids déclaré (10^t)

Italie... par tonne $10^f \times 10^t = 100^f$ } 700^f
P. L. M. — $60 \times 10^t = 600$ }

Taxe rectifiée sur le poids reconnu (12^t).

Italie... par tonne $10^f \times 12^t = 120^f$ } 830^f
P. L. M. — $60 \times 12^t = 720$ }

Différence. . . . . 120^f Pénalité $120^f \times 2 = 240^f$,

2° Surcharge du wagon

Comme dans l'exemple visé en *e*) soit ; Pénalité. . . . . 630^f

AU TOTAL. . . . . 870^f

La taxe de transport étant bien entendu calculée sur le poids reconnu.

Les pénalités prévues à l'art. 7 de la Convention quant au poids ou à la surcharge ne sont pas dues :

a) En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire, d'après les prescriptions en vigueur à la station expéditrice ;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou de surcharge d'un wagon, lorsque l'expéditeur a demandé, dans la lettre de voiture, que le pesage soit effectué par le chemin de fer ;

c) En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport par des influences atmosphériques, si l'expéditeur ou le destinataire prouve que cette augmentation doit être attribuée à ces influences.

Quand bien même l'envoi serait effectué en port payé les pénalités visées à l'art. 7 et les suppléments de taxe résultant de déclarations inexactes, n'en doivent pas moins être encaissés du destinataire, s'il retire la marchandise, la Convention disant formellement que les « suppléments de taxe » — et par extension les pénalités — « sont à la charge de l'envoi ».

216. — Conclusion de contrat de transport (art. 8). Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Alors que dans notre législation interne, l'indication manuscrite de la date de remise par l'expéditeur a une importance très réelle en tant qu'elle sert à déterminer le point de départ des délais de transport, elle est sans objet d'après la Convention de Berne, étant donné que d'après l'art. 8 le contrat de transport est considéré comme conclu seulement par l'apposition du timbre de la gare expéditrice.

Par conséquent, si une lettre de voiture internationale indique par exemple à l'endroit utile le 7 juin 1917 (de la main de l'expéditeur) et que la griffe de la gare indique le 9 juin, c'est cette date du 9 qui doit être prise comme date réelle de remise.

217. — Emballage défectueux de la marchandise (art. 9). Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et, qu'en outre, il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les Dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages, résultant de ces défectuosités d'emballage, sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Depuis la mise en vigueur de la loi Rabier (17 mars 1905) modifiant l'art. 103 du Code de Commerce (voir I, note 189) toute clause tendant à dégager la responsabilité des transporteurs, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle : en d'autres termes, dans le droit interne, une clause d'exonération semblable à celle qui pourrait être donnée en conformité de l'ar. 9 de la Convention de Berne : « Je dégage, moi expéditeur, la responsabilité des transporteurs pour emballage insuffisant », serait nulle ; mais il y a lieu de remarquer que les dispositions de la loi du 17 mars 1905 ne s'appliquent pas aux transports qui voyagent avec une lettre de voiture internationale.

218. — Demandes de détaxe (art. 12). Dans le droit interne (art. 108 du Code de Commerce, voir I, note 199) les actions en détaxe se prescrivent par 5 ans ; pour celles intéressant les transports internationaux régis par la Convention la prescription est de 1 an à partir du jour du payement des frais de transport réclamés soit au moment de la remise de la marchandise à la gare de départ, soit à l'arrivée, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement.

Comme pour le droit interne, les demandes de détaxe doivent être motivées.

219. — Responsabilité du chemin de fer pour perte totale ou partielle ou pour avarie (art. 30). — ***Restriction de la responsabilité du chemin de fer en cas de certains dangers*** (art. 31). Les art. 30 et 31 de la Convention de Berne comptent parmi les plus importants ; ils ont soulevé bien des polémiques et ont fait l'objet d'études fort intéressantes et d'arrêts de Cours : nous allons donc en donner le texte complet et en expliquer l'économie :

ARTICLE 30.

RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR PERTE TOTALE OU PARTIELLE, OU POUR AVARIE.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

ARTICLE 31.

RESTRICTION DE LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER EN CAS DE CERTAINS DANGERS.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions

des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement ou du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre, en tout ou en partie, ou d'être avariées notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

Les dispositions de l'art. 103 du Code de Commerce (voir I, note 189) correspondent essentiellement à l'art. 30 de la Convention si on envisage cet art. 30 en dehors de ses rapports avec l'art. 31 qui donne en effet une énumération limitative de cas entraînant, pour les transporteurs, une présomption d'irresponsabilité toujours susceptible d'être détruite par la preuve contraire.

Pour que la responsabilité des transporteurs soit engagée dans les cas déterminés par l'art. 31 est-il nécessaire qu'une faute soit prouvée contre eux, qu'il y ait relation entre cette faute et le dommage causé et est-ce au destinataire, à celui qui entend rendre les transporteurs responsables par exemple d'une avarie arrivée à une marchandise, de prouver que l'avarie

est la conséquence d'une faute spéciale et déterminée, ou bien n'est-ce pas au contraire aux transporteurs, qui déclinent toute responsabilité, excipant du bénéfice de la présomption d'irresponsabilité prévue par la Convention, à faire la preuve que cette présomption est née de circonstances de fait dûment établies, en d'autres termes, n'appartient-il pas aux transporteurs de faire la preuve que l'avarie résulte de l'une des causes énumérées à l'art. 31 ?

Les tribunaux — français et étrangers — ont jugé que « l'art. 31 établit au profit des transporteurs une présomption d'irresponsabilité notamment pour les marchandises qui pour des causes inhérentes à leur nature sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariées à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, etc... en tant que l'avarie est résultée de ce danger », et que dans tous les cas « il appartient au destinataire ou à l'expéditeur de prouver la faute des transporteurs ».

Certains auteurs ont émis l'avis que, pour que la responsabilité des transporteurs soit engagée dans les cas déterminés par l'art. 31, il est nécessaire qu'une faute soit prouvée contre eux ; ce qui laisse nettement entendre qu'il appartient au réclamant d'administrer cette preuve ; c'est d'ailleurs cette thèse qui a été admise lors de la première conférence préparatoire de 1878.

220. — Présomption de la perte de la marchandise (art. 33). Alors que dans le droit interne, aucun règlement n'indique à partir de quel délai un destinataire est en droit de considérer comme perdu un colis qui ne lui a pas été livré, la Convention de Berne précise le cas en disant que, si la livraison n'a pas lieu dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison, l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue et en réclamer, sur justification, la valeur, qu'il s'agisse d'une perte totale ou d'une perte partielle.

Supposons un envoi venant d'Italie composé d'une bonbonne de vin ; cette bonbonne aurait dû parvenir le 1er mai 1917 ; 30 jours après le délai de livraison, c'est-à-dire le 31 mai, si cette bonbonne n'est pas retrouvée, le destinataire français à qui elle était destinée, est en droit d'en réclamer la valeur, pouvant considérer la marchandise comme perdue : l'art. 33 est formel et ne prête à aucune équivoque.

Soit un envoi de 102 colis sièges de provenance Suisse, à l'arrivée, il manque 2 colis, le destinataire français prend livraison des 100 colis parvenus et formule des réserves pour manquant — perte partielle en un mot —, là aussi, le destinataire est en droit si, 30 jours après le délai de livraison, les 2 sièges ne sont pas retrouvés, d'en réclamer la valeur.

221. — Responsabilité en cas de retard dans la livraison (art. 39). L'art. 39 qui est ainsi conçu :

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Est identique, dans son esprit, à l'art. 104 du Code de Commerce :

« Article 104. — Si par l'effet de la force majeure le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. »

Les délais de livraison s'appliquent toujours au parcours entier : Turin-Anvers par exemple ; dès lors, les réclamations concernant le délai afférent à des parcours partiels sont irrecevables, si le délai total n'a pas été dépassé.

222. — *Indemnité en cas de retard dans la livraison* (art. 40).

Article 40.

Indemnité en cas de retard dans la livraison.

[1] En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10	du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à			1/10	du délai de livraison ;
2/10	—	—	—	2/10	—
3/10	—	—	—	3/10	—
4/10	—	—	—	4/10	—
5/10	—	tout retard supérieur à		4/10	—

[2] Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

[3] S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10	du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à			1/10	du délai de livraison ;
4/10	—	—	—	2/10	—
6/10	—	—	—	3/10	—
8/10	—	—	—	4/10	—
10/10	—	tout retard supérieur à		4/10	—

[4] Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée. Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa [2] s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transport.

Quatre cas peuvent se présenter, nous allons les examiner avec des exemples à l'appui.

Soit une expédition P. V. de Rossignano Castellina (province de Pise) sur Bercy P. L. M. en douane (1141 kilom.), composée de 70 blocs albâtre brut 10.000 kg., remis le samedi 4 août 1917, en gare de départ.

Tarif spécial revendiqué et appliqué — viâ Modane.

Pas d'intérêt à la livraison.

Montant de la lettre de voiture :

Italie	Débours payé à l'expéditeur . . .	50f	252f	445f40
	Transport italien (par exemple) . .	200		
	Frais de formalités à la douane italienne (par exemple)	2		
France	Frais de formalités à la douane française de Modane (par exemple). .	3f	193f40	
	Transport P. L. M. (id.) . .	190		
	Timbre et enregistrement	0,40		

Le délai de livraison est de 20 jours ; nous le calculons comme suit d'après l'article 14 de la dite Convention de Berne :

ARTICLE 14.

DÉLAIS DE LIVRAISON.

Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque, d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront ausssi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

§ 6 DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES POUR L'EXÉCUTION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE.

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a) Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition . . . . . 1 jour
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres. 1 »

b) Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition . . . . . 2 jours
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres. 2 »

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des États contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité, ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

. . . . . .

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée. Pour les marchandises qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée et pour celles qui ne sont pas livrées à domicile par le chemin de fer, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est mise à la disposition du destinataire à la gare de destination.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Distance de Rossignano-Castellina à Modane	469 kilm.
— de Modane à Bercy P. L. M. (en douane)	672 —
Total.	1141 kilm.

Date de remise : 4 août 1917 (samedi).

Délai d'expédition les 6 et 7 août (le 5 étant un dimanche) . .	2 jours.
Trajet 2 jours par fraction indivisible de 250 kilm. soit pour 1141 kilm. 5 fractions de 250 kilm. d'où 5 fractions de 2 jours au total	10 —
(Du 8 au 17 août).	
Tarif international P. L. M. Italien allongeant les délais réglementaires de.	5 —
(Du 18 au 22 août).	
Temps passé pour les formalités aux douanes italienne et française	2 —
(23 et 24 août).	
Délai de mise à disposition 25 août.	1 —
Total	20 jours.

Donc le délai de mise à disposition expirait le 25 août (1) ; le destinataire vient ce jour-là en gare muni du duplicata de la lettre de voiture que son expéditeur lui a adressé, pour réclamer l'envoi qui n'est pas encore arrivé ; il ne parvient que le 1er septembre c'est-à-dire avec sept jours de retard lequel représente un peu moins des 4/10e du délai total de livraison (20 jours), mais plus que les 3/10e (on table donc sur 4/10e). Le destinataire prend livraison sous réserves de ses droits et confirme celles-ci par lettre.

Sans que ce destinataire ait à prouver qu'il a subi un préjudice (ce

(1) Voir page 347 la date de mise à disposition réelle résultant de l'arrêté interministériel du 3 mai 1916 applicable en temps de guerre.

qu'il doit faire pour les envois dans le droit interne) il lui est dû, d'après le [1] de l'art. 40 les 4/10 des *frais de transport proprement dits* soit :

Transport italien . . . . 200 } 390 fr. dont les 4/10 représentent 156 fr.
— français. . . . 190 }

Si le destinataire justifie qu'il a éprouvé un préjudice certain de 1500 fr. par exemple : achat sur place, après l'expiration du délai imparti, d'albâtre à un prix plus élevé, résiliation de commandes, etc. — et qu'il ne puisse prouver qu'il y a eu (aux termes de l'art 41 de la dite convention (1) de la part des transporteurs faute grave ou dol, dans quel cas il aurait droit à l'indemnité pleine et entière — d'après le [2] du dit art. 40 l'indemnité à lui allouer ne pourra dépasser le transport proprement dit soit 390 fr., quel que soit, répétons-le, le préjudice éprouvé et justifié.

S'il y avait eu déclaration d'intérêt à la livraison de 500 fr., l'indemnité, sans que le destinataire ait à prouver qu'un dommage soit résulté du retard, représenterait les 8/10e du prix de transport proprement dit et ce suivant le [3] de l'art. 40, soit $\frac{390 \times 8}{10} = 312$ fr.

Enfin, si le destinataire fournissait la preuve du dommage, bien que celui-ci puisse être supérieur à l'intérêt à la livraison (500 fr.) déclaré, ce serait la somme déclarée par l'expéditeur, qui serait allouée ; si cet intérêt n'avait été, que de 300 fr., comme il se trouverait inférieur au montant (390 fr.) du transport, c'est cette dernière somme qui serait allouée, en vertu du [4] de l'art. 40.

Dans l'exemple visé, nous n'avons pas tenu compte de l'arrêté interministériel du 3 mai 1916 (notifié à l'office de Berne le 30 mai 1916) qui prévoit (vu l'article 14 de la Convention de Berne et le décret du 29 octobre 1914 relatif aux conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectués *en temps de guerre*, et en trafic non international les transports commerciaux par chemins de fer) que les délais de livraison fixés par le dit art. 14 sont augmentés en ce qui concerne le parcours total français :

EN GRANDE VITESSE :

De vingt-quatre heures, lorsque le parcours français est inférieur à 300 kilomètres ;

De quarante-huit heures, lorsque le parcours français atteint ou dépasse 300 kilomètres.

EN PETITE VITESSE :

a) De deux jours, lorsque le parcours français ne dépasse pas 150 kilomètres ou pour la première fraction de 150 kilomètres du dit parcours,

---

(1) *Article 41.* — INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE GRAVE : Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

et de un jour, pour chaque fraction indivisible de 125 kilomètres en sus des 150 premiers kilomètres ;

b) En cas d'application de tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, l'allongement de délai prévu par le tarif est compté une seconde fois,

avec un minimum de cinq jours pour l'ensemble des deux majorations prévues sous a) et *b*).

Par suite, pour la petite vitesse l'augmentation de délai résulte de l'application des dispositions de l'alinéa *a*) de l'arrêté et, en outre, s'il y a lieu, de l'application de celles de l'alinéa *b*) ; autrement dit, aux délais ordinaires sont ajoutés les délais suivants :

1° Dans tous les cas, un délai supplémentaire variant selon la distance :

Jusqu'à 150 kilom				. . . .	2 jours
Au-dessus de	150	jusqu'à	275 kilom	. . .	3 —
—	275	—	400 —	. . .	4 —
—	400	—	525 —	. . .	5 —
. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
—	1275	—	1400 —	. . .	12 —

2° En outre, en cas d'application de tarifs spéciaux, un délai supplémentaire égal à celui auquel donne droit l'application de ces tarifs spéciaux ; étant entendu que si le total des délais supplémentaires prévus au 1er et au 2e ci-dessus n'atteint pas 5 jours, il y a lieu de porter le total des délais supplémentaires à ce chiffre minimum.

Il en résulte que pour l'exemple visé le délai supplémentaire total intéressant le parcours français à ajouter au délai de 20 jours applicable à l'expédition qui nous occupe est de 12 jours :

Distance Modane Bercy, 672 kilom	7 jours (1)	12 jours
Allongement fixé par le tarif appliqué . . .	5 —	

Le délai de mise à disposition expirerait donc le 6 septembre au lieu du 25 août 1917 ; la marchandise ayant été mise à disposition le 1er septembre, les transporteurs n'auraient aucun retard à se reprocher et par suite aucune indemnité à allouer.

223. — Extinction des actions contre le chemin de fer (art. 44). Cet article, un des plus importants de la Convention de Berne n'est pas sans présenter quelques difficultés dans l'application ; il est donc utile, pour en préciser la portée, d'examiner les principaux alinéas de cet article.

[1] Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

(1) Jusqu'à 150 kilm. 2 jours de 150 à 672 kilm. soit 522 kilm. représentant 5 fractions indivisibles de 125 kilm. (4 fractions donneraient en effet 500 kilm. seulement) 1 jour par fraction, au total 7 jours.

Ces deux faits : paiement du prix de transport et réception de la marchandise doivent donc coïncider, mais il n'est pas stipulé que ce soit le destinataire seul qui pourra payer les frais de transport. Il suffit que, dans le cas où l'expéditeur a payé les frais, le destinataire sanctionne, par l'acceptation de la marchandise, le payement de la lettre de voiture.

C'est cette théorie qui a été admise par la jurisprudence en ce qui concerne le droit interne relativement à l'art. 105 du Code de Commerce (voir I, note 191).

L'alinéa [1] de l'art. 44 de la Convention de Berne n'est que la reproduction de l'ancien art. 105 qui disait : « la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier ».

Mais alors que l'art. 105 actuel ne vise que les réclamations pour avarie ou perte partielle, l'art. 44 de la Convention vise les réclamations pour avaries, pertes et retards.

Cet article a prévu, comme l'art. 105, certains cas où l'action n'est pas éteinte malgré le paiement du prix de transport et la réception de la marchandise ; il dit en effet :

[2] Toutefois l'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;

Cette preuve étant difficile à administrer, il n'appartient pas toujours aux transporteurs d'en reconnaître le bien fondé, étant donné que le dol implique une faute intentionnelle, et c'est au Tribunal à sanctionner ou à infirmer la preuve fournie par l'ayant droit, c'est-à-dire dans la généralité des cas le destinataire.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27 (1), dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception;

Dans le droit interne, malgré la livraison et le paiement du prix de transport et même sans protestation ni réserve, l'action du destinataire pour retard demeure ouverte pendant un an à partir du jour où la marchandise aura été remise au destinataire, l'art. 108 du Code de Commerce (voir I, note 139) ayant exclu les actions en responsabilité fondées sur le retard de la déchéance édictée à l'article 105 (voir I, note 191).

Aux termes du 2° de l'art. 44 de la Convention la réclamation doit être faite dans un délai ne dépassant pas 14 jours non compris celui de la livraison.

---

(1) L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

Supposons un envoi livré en retard le 4 août 1917 ; un intérêt à la livraison a été déclaré par l'expéditeur ; le destinataire qui a retiré l'envoi sans formuler de réserve, adresse le 21 août par écrit une réclamation ; malgré l'intérêt à la livraison déclaré et la preuve du dommage que ce destinataire pourrait fournir, sa réclamation serait irrecevable, n'ayant pas été produite dans le délai de 14 jours imparti.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25 (1), avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée aprés la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a) La demande en constatation, faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise ;

b) L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue au 4°.

Des exemples préciseront la portée de ce 4e alinéa : soit une caisse renfermant une statuette en marbre en provenance d'Italie ; cette caisse ne présente, extérieurement, aucune trace de chocs ou de malfaçons ; le destinataire, avisé, demande la livraison à domicile ; il prend livraison sans formuler de réserves. Au moment d'effectuer le déballage il s'aperçoit que la statuette est cassée, il laisse la caisse en l'état et formule par écrit une réclamation qui est mise à la poste avant le délai de 7 jours compté à partir de la réception de la marchandise ; le destinataire doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise du transport et la livraison, s'il veut rendre les transporteurs responsables.

Il en serait de même si le destinataire, tout en reconnaissant sur le bordereau de livraison le bon état extérieur de la caisse à la présentation à domicile, demandait qu'un agent vienne assister au déballage et qu'au cours de cette opération le bris de la statuette fût constaté ; ce serait là aussi au destinataire à administrer la preuve de la faute des transporteurs.

---

(1) Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

En admettant même que le destinataire ait simplement demandé qu'un agent vienne assister au déballage, le fait de n'avoir mentionné sur le bordereau de livraison aucune indication sur l'état extérieur de la caisse, laisserait supposer que le colis était en bon état.

Le destinataire, au lieu de donner l'ordre de livrer à domicile, vient en gare pour retirer la caisse : comme celle-ci renferme un objet fragile, la gare lui offre, la chose étant faisable, la vérification en gare ; il ne croit pas devoir acquiescer à cette offre en raison des dangers que peut présenter un réemballage. Arrivé chez lui, ce destinataire s'aperçoit que la statuette est cassée ; immédiatement il formule une réclamation par écrit, celle-ci n'est pas recevable (même si le destinataire se faisait fort de prouver par des traces de chocs sur la caisse que le dommage est imputable aux transporteurs) puisque le déballage en gare lui a été offert.

[3] Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

La restriction visée par le dernier alinéa « les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer », n'est-elle applicable que dans le cas prévu c'est-à-dire paiement de la lettre de voiture, non retrait immédiat de la marchandise et ensuite retrait de celle-ci sans acquiescement de la Compagnie aux réserves du destinataire, ou bien est elle applicable d'une manière générale ?

Soit toujours une caisse statuette en marbre venant de Florence pour Paris ; rien d'anormal n'est constaté, extérieurement la caisse ne porte aucune trace de chocs, le destinataire dûment avisé, paye la lettre de voiture et demande — ce qui est son droit — avant d'enlever la caisse que celle-ci soit déballée en sa présence ; la gare constate un bris et excipe du vice propre résultant de la défectuosité du conditionnement intérieur pour décliner toute responsabilité et ce par application des dispositions de l'art. 31 (voir II, note 219) de la Convention de Berne. Le destinataire soutient le contraire, mais n'en administre pas la preuve ; il laisse le colis en gare.

Quelques jours après il revient en gare, retire la caisse, et formule des réserves sur le livre de sortie, réserves que la gare réfute verbalement et ensuite par écrit pour que la preuve du refus motivé puisse, le cas échéant, être fournie.

Les réserves prises par le destinataire n'ayant pas été acceptées par la gare ne sont d'aucun effet et les prescriptions du dernier alinéa [3] de l'art. 44 sus visé paraissent recevoir ici leur application. La gare d'arrivée peut, à notre avis, soutenir cette thèse que le destinataire a laissé quelques jours en gare le colis litigieux, sans faire la preuve, au moyen d'une expertise notamment, de la faute des transporteurs.

[4] Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (article 16) (1) les colis non livrés en les désignant spécialement.

La Convention (avis du 16 janvier 1894 de l'office de Berne) (2) ne renferme aucune disposition obligeant en pareil cas le destinataire à accepter la marchandise incomplètement parvenue ou indiquant s'il doit payer le prix de transport de tout l'envoi ou seulement celui de la partie délivrée ; mais le destinataire est libre d'accepter la livraison partielle ; il doit, alors, aux termes de l'art. 44 [4] retrancher sur la lettre de voiture les objets qu'il ne lui ont pas été livrés en en donnant la désignation exacte ; cette disposition entraînant naturellement le droit de réclamer au chemin de fer le montant des frais de transport payés en trop si les objets perdus n'ont pu être livrés ultérieurement.

[5] Les réclamations mentionnées au présent article 44 doivent être faites par écrit.

Toute réclamation verbale doit donc être considérée comme nulle et non avenue. L'art. 44 ne dit pas si la lettre doit ou non être recommandée, mais il est préférable de la recommander, afin d'avoir une preuve de la réclamation.

224. — Prescription des actions contre le chemin de fer (art. 45). — Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, alinéa [2] 1°.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchan-

---

(1) Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

(2) Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations ;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention et, en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence ;

5° Enfin, de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des chemins de fer entre eux.

dise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

En cas de réclamation écrite, adressée au chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription.

Soit une expédition de sièges d'Italie sur laquelle il a été constaté que 10 sièges sont avariés ; le destinataire formule une réclamation au moment de la livraison à domicile, le 5 avril 1916 ; il consigne ses réserves sur le bordereau de livraison et les confirme le lendemain par lettre en adressant, à l'appui, la lettre de voiture utile ; la réclamation est repoussée à cause de l'insuffisance d'emballage reconnue d'ailleurs par l'expéditeur sur ladite lettre de voiture ; en exposant par lettre du 10 avril 1916 les motifs de son refus d'intervenir, la gare retourne au destinataire la lettre de voiture communiquée. Si le destinataire revient à la charge le 16 avril 1917 en se faisant fort de prouver que le dommage est imputable aux transporteurs, la prescription est acquise à ces derniers et la réclamation est irrecevable.

Soit un envoi parvenu en retard : le délai de livraison imparti par la Convention expirait le 3 août 1916, la marchandise est mise à disposition le 13 août, avec un retard de 10 jours, mais la gare invoque la force majeure : inondation d'une ligne, par exemple, pour repousser la réclamation que le destinataire a formulée le 30 août, avant l'expiration du délai de 14 jours prévu à l'art. 44 2° 2° et la gare lui retourne le 5 septembre 1916 la lettre de voiture communiquée à l'appui de la réclamation.

Le destinataire revient à la charge le 5 août 1917 en prouvant que des envois partis à la même date que l'envoi litigieux, du même endroit, pour la même destination, n'ont éprouvé aucun retard, la marchandise ayant été détournée pour lui permettre d'arriver dans les délais, alors qu'on avait oublié de le faire pour son envoi : la demande quelque fondée qu'elle puisse paraître, ne peut être prise en considération, la prescription étant acquise.

225. — Parallèle entre le droit interne et le droit international en matière de transport de marchandises par chemins de fer.

Fausses déclarations quant au poids ou à la nature des marchandises.

Droit interne. — Recouvrement du moins perçu seulement et quelque fois appel en justice.

Droit international. — Recouvrement du moins perçu et pénalité représentant le double de la différence de taxe.

Surcharge de wagons chargés par l'expéditeur.

Droit interne. — Néant.

Droit international. — Pénalité représentant 6 fois le prix applicable au tonnage qui dépasse la limite de charge permise.

Marchandise inflammable, explosible, infecte ou nocive faussement déclarée ou dont le conditionnement intérieur n'est pas celui prévu par les règlements :

Droit interne. — Néant.

Droit international. — Pénalité 15 fr. par kg. du poids brut du colis.

Date de remise.

Droit interne. — C'est la date, mise par l'expéditeur, qui sert à déterminer le point de départ des délais du transport.

Droit international. — Seule la date de la griffe apposée par la gare de départ détermine le point de départ, c'est-à-dire la remise de l'envoi.

Emballage défectueux.

Droit interne. — Toute garantie insérée dans la déclaration d'expédition, tarif, etc. et tendant à dégager la responsabilité des transporteurs est nulle.

Droit international. — Une pareille clause est admise pour dégager la responsabilité des transporteurs.

Avaries, pertes, manquants.

Droit interne. — Quel que soit le tarif appliqué, c'est en principe aux transporteurs à faire la preuve de leur irresponsabilité en excipant de la force majeure ou du vice propre.

Droit international. — Délimitation de cas où la nature même des choses établit la présomption que l'avarie, la perte ou le manquant ne vient pas du transporteur, la preuve du contraire incombant au destinataire.

Perte d'un colis.

Droit interne. — Aucun délai n'est fixé pour le règlement de la perte.

Droit international. — Au bout de 30 jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison du colis, l'ayant droit peut considérer la marchandise comme perdue et par suite en réclamer le paiement.

Indemnité en cas de retard dans la livraison.

Droit interne. — Indemnité basée sur le préjudice direct éprouvé. Questions souvent soumises à l'appréciation du Tribunal.

Droit international. — Indemnité forfaitaire basée sur le prix de

transport ou paiement de la somme déclarée à titre d'intérêt à la livraison, sur justification du préjudice et si ce préjudice équivaut à cet intérêt.

Extinction des actions contre le chemin de fer.

A) Retard :

Droit interne. — L'action du destinataire demeure ouverte pendant un an.

Droit international. — La réclamation doit être faite dans un délai de 14 jours non compris le jour de la réception.

B) Avaries :

Droit interne. — Le destinataire doit dans les 3 jours, non compris les jours fériés et celui de la livraison, adresser sa protestation motivée par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée.

Droit international. — Le destinataire doit formuler par écrit une réclamation qui doit être mise à la poste avant le délai de 7 jours compté à partir de la réception de la marchandise.

226. — Voir page 357. Longueur kilométrique des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la Convention internationale de Berne

227. — Transport des voyageurs et des bagages. Projet de Convention internationale. En 1891, le Gouvernement Belge soumit aux Etats appelés à participer à la Convention de Berne un projet de Convention pour le transport des voyageurs et de leurs bagages. Par suite de diverses circonstances, la Conférence ne put se réunir et l'affaire n'aboutit pas. Elle fut reprise en 1909 par le gouvernement fédéral suisse. La première Conférence eut lieu à Berne le 6 mai 1911, elle termina ses travaux le 30 du même mois. Après avoir discuté les propositions faites par tous les Etats participants, la Conférence s'est arrêtée à une Convention qui devait être sanctionnée dans une Conférence finale diplomatique, par un protocole sous forme d'un traité international. La ratification ne pouvant avoir lieu qu'après approbation du contrat par les corps législatifs des différents Etats, la mise en vigueur de la Convention ne devait se faire qu'au bout d'un certain temps. Elle est toujours en suspens.

Le projet de Convention internationale s'appliquerait aux transports des voyageurs et de leurs bagages effectués avec billets et bulletins de bagages comportant des parcours sur deux au moins des Etats contractants, étant entendu que les billets et bulletins porteraient un signe indiquant qu'ils ont été délivrés pour un transport international régi par la Convention.

Voyageurs. — Les réclamations provenant du contrat international de transport doivent être adressées par écrit dans un délai de 7 jours ; elles sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un juge-

ment. La prescription est de 3 ans si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde du chemin de fer, assimilable au dol.

La responsabilité du dommage résultant de la mort ou de la blessure d'un voyageur occasionnée par l'exploitation d'un chemin de fer est réglée par les lois de l'Etat où est situé le chemin de fer sur le réseau duquel l'accident s'est produit.

Si par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou si un train régulier (les trains dits de luxe ne sont pas compris parmi les trains réguliers) est supprimé pour tout ou partie d'un parcours, le voyageur porteur d'un billet direct pourra :

a) S'il retourne par le train suivant à la gare de départ se faire rembourser le montant du prix d'un billet aller et retour de la classe utilisée à l'aller.

b) S'il veut continuer sa route avec le train régulier suivant y être autorisé, sans payer de supplément, si ce train est composé seulement de voitures d'une classe supérieure à celle portée sur le billet délivré à ce voyageur.

Si l'inobservation de l'horaire a pour cause un dol ou une faute grave, le voyageur aura le droit de réclamer aussi la réparation du dommage causé.

Bagages. — Sont exclusivement considérés comme bagages, et admis comme tels au transport, les objets affectés à l'usage personnel des voyageurs et contenus dans des malles, valises, paniers, sacs de voyage, boîtes à chapeaux, petites caisses ou autres emballages de ce genre.

Sont en outre admis au transport comme bagages :

a) Les malles d'échantillons.

b) Les voitures d'enfants, les vélocipèdes, motocyclettes, etc...

Ne sont pas admis comme bagages l'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers-valeurs, les bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et tous autres objets de valeurs valant plus de 300 fr. le kilogramme.

Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des bagages, à partir de l'acceptation du transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'expéditeur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Les colis manquants sont considérés comme perdus à partir de l'expiration du N^e jour (1) qui suit l'arrivée du train qui devait les amener.

Pour les bagages perdus, le voyageur a le droit de réclamer pour toute

---

(1) Le projet Suisse indique « à partir de l'expiration du 3e jour » ; ce délai étant absolument insuffisant pour permettre aux recherches d'aboutir dans le cas de perte de bagages, la France proposa un délai de 30 jours.

226. — LONGUEUR KILOMÉTRIQUE DES LIGNES DE CHEMINS DE FER auxquelles s'applique la Convention internationale de Berne

pour le transport des marchandises en grande et en petite vitesse.

Au 1er janvier 1914.

ETATS (1)	kilomètres	%	ETATS	kilomètres	%	ETATS	kilomètres	%
Allemagne	62.710	24.05	France	41.050	15.75	Russie	66.870	(25.65)
Autriche-Hongrie (2)	44.520	(17.05)	Italie	15.180	5.80	Serbie	960	(0.35)
Belgique	4.680	(1.80)	Luxembourg	390	(0.15)	Suède	9.370	(3.60)
Bulgarie	1.950	(0.75)	Pays-Bas	3.340	(1.30)	Suisse	4.230	(1.60)
Danemark	2.100	(0.80)	Roumanie	3.550	1.35			

AU TOTAL . . 260.907 kilomètres

contre	152.510	— en 1893	voir le tableau ci-dessous
	158.510	— — 1894	
	163.350	— — 1895	
	167.980	— — 1896	
	173.380	— — 1897	
	180.600	— — 1898	
	186.900	— — 1899	
	193.450	— — 1900	
	244.270	— — 1910	

ETATS (1)	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1910
Allemagne	43.200	44.270	44.900	46.070	46.950	48.040	49.450	50.380	60.590
Autriche-Hongrie (2)	26.980	28.260	28.840	29.730	31.070	32.490	33.740	35.060	42.690
Belgique	4.520	4.530	4.530	4.560	4.560	4.560	4.580	4.610	4.650
Bulgarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danemark	—	—	—	—	1.920	1.920	1.960	1.960	2.100
France	33.870	35.150	35.600	35.800	36.380	36.740	36.920	37.280	40.280
Italie	11.760	12.360	12.570	12.930	12.960	13.100	13.190	13.200	14.060
Luxembourg	360	360	360	360	360	360	360	360	380
Pays-Bas	2.470	2.510	2.510	2.510	2.540	2.540	2.560	2.560	3.100
Roumanie	—	—	—	—	—	—	—	—	3.190
Russie	26.350	28.030	30.020	32.840	33.450	37.530	40.770	44.610	65.110
Serbie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suède	—	—	—	—	—	—	—	—	4.240
Suisse	3.000	3.100	3.120	3.180	3.190	3 350	3.370	3.430	3.880
	152.510	158.510	163.350	167.980	173.380	180.600	186 900	193.450	244.270

(1) Par ordre alphabétique.
(2) Y compris la Bosnie-Herzégovine.

indemnité le paiement d'une somme de 15 fr. par kg. En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral du dommage (sans que l'indemnité puisse jamais être supérieure à 15 fr. par kg., déduction faite du poids des objets intacts contenus dans le colis avarié).

Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la livraison tardive des bagages ; il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Il sera payé une indemnité de 0 fr. 10 par kg. de bagage manquant et par 24 heures ou fraction de 24 heures de retard jusqu'à l'expiration de la période au-delà de laquelle le bagage est considéré comme perdu, et ce, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard. Si la preuve est fournie que le dommage éprouvé est supérieur au montant de l'indemnité ci-dessus, il pourra être réclamé une indemnité pouvant aller jusqu'au double de la somme fixée plus haut.

Le voyageur qui veut s'assurer une indemnité dépassant le montant prévu ci-dessus, a la faculté de faire une déclaration d'intérêt à la livraison lors de l'enregistrement des bagages. La déclaration d'intérêt à la livraison est constatée sur le bulletin de bagage qui indique également le paiement de la taxe supplémentaire (0 fr. 0025 par fraction indivisible de 10 fr. et de 10 kilomètres avec minimum de perception de 0 fr. 50).

S'il a été fait une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé le montant intégral du dommage éprouvé jusqu'à concurrence de la somme déclarée, en cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard des bagages.

3e PARTIE

CHEMINS DE FER

A). Français d'intérêt local.

B). Français coloniaux.

C). Étrangers.

A. — CHEMINS DE FER D'INTERÊT LOCAL

228. — *Définition.* La distinction entre les chemins de fer d'intérêt général et les chemins d'intérêt local, dit M. Alfred Picard dans son *Traité des Chemins de Fer*, est essentiellement une question d'espèce : la classification de ces deux catégories de voies ferrées ne peut résulter que de la décision de l'autorité chargée de la déclaration d'utilité publique.

M. André Déjean (*Les chemins de fer d'intérêt local*) expose qu'on pourrait trouver le critérium de l'intérêt local dans le but que se propose la voie ferrée à établir : tandis que la ligne d'intérêt général, dit-il, si restreint qu'en soit le parcours, a toujours pour but d'aider à la circulation générale et de la favoriser, le chemin de fer d'intérêt local cherche à satisfaire exclusivement aux besoins d'une portion limitée du territoire. Il ne fait pas communiquer les grands centres entre eux ; il n'est même pas, en principe, une voie pour relier deux artères importantes ; il ne compte qu'à titre accessoire dans la circulation générale du pays, et il n'a d'utilité directe que pour la région qu'il parcourt : ce sont uniquement les services qu'il rend à celle-ci qui justifient son existence. Son but est d'être régional.

Ce qui fait le caractère du chemin de fer d'intérêt local (1) ce qui doit déterminer son classement, c'est uniquement son but. Il faut notamment se garder d'établir ce caractère d'après la largeur de la voie : un chemin de fer d'intérêt local peut parfaitement être établi à la voie normale 1m44, bien que le choix de la voie étroite paraisse préférable en raison de l'économie qu'il entraîne ; par contre un assez grand nombre de chemins de fer à voie étroite ont été, depuis quelques années, classés dans le réseau d'intérêt général.

229. — *Lois réglementant les chemins de fer d'intérêt local.*

1° Loi du 12 juillet 1865.

Le système des chemins vicinaux (2) fut inauguré en France en 1836 : il avait pour but de rattacher aux grands centres, où la vie se manifeste dans les formes les plus variées, les populations éparses sur tous les points du territoire. Le gouvernement compléta cette œuvre par la création d'un

(1) A. Gabriel Desbats, *Les Voies ferrées d'intérêt local*.

(2) Un chemin vicinal est un chemin qui sert de moyen de communication entre plusieurs communes, villages ou hameaux voisins.

réseau de chemins de fer d'intérêt local (qu'on nomme aussi chemins de fer vicinaux ou chemins de fer départementaux) lesquels sont aux grandes lignes d'intérêt général ce que sont les chemins vicinaux aux routes nationales.

Les chemins de fer d'intérêt local répondaient si bien à un besoin véritable (1) qu'ils se trouvèrent créés dans la pratique avant d'être établis par le législateur. C'est le Conseil Général du Bas-Rhin qui en 1859 demanda l'autorisation « *d'employer les ressources extraordinaires de la vicinalité aux travaux de construction de chemins, classés comme lignes vicinales de grande communication, pour être ultérieurement convertis en embranchements de chemins de fer* » ; cette autorisation lui fut donnée par la loi du 16 juin 1859. Le département contribua aux dépenses d'infrastructure pour 40 %, et les communes pour 60 %. Une loi du 1er août 1860 accorda sur les fonds du Trésor deux subventions.

Cet exemple, fait connaître M. Desbats dans son livre concernant les voies ferrées d'intérêt local, ne tarda pas à être suivi ; à la fin de 1864 on comptait 62 départements qui réclamaient des lignes nouvelles et six d'entre eux avaient voté des emprunts pour construire ces lignes à leurs frais sur le mode du département du Bas-Rhin.

Une Commission d'enquête, instituée en 1861 par arrêté du Ministre des Travaux Publics, conclut à la généralisation de ce système ; c'est des travaux de cette Commission que sortit la loi du 12 juillet 1865 première législation organique des voies ferrées d'intérêt local, remplacée plus tard par celles des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

La loi de 1865 posa en principe l'établissement de ces chemins soit par les départements et les communes, soit par des concessionnaires avec le concours des départements et des communes, suivant une direction adoptée par le Conseil Général et conformément aux traités arrêtés par le Préfet, l'intervention de l'Etat ne devant se produire que sous forme de subvention en capital :

ARTICLE PREMIER. — Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis :

1° Par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés ;

2° Par des concessionnaires, avec le concours des départements ou des communes.

ARTICLE 2. — Le Conseil Général arrête, après instruction préalable par le Préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport des Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics.

---

(1) André Dejean, déjà cité.

Le Préfet approuve les projets définitifs, après avoir pris l'avis de l'Ingénieur en chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation.

A la différence de la loi du 11 juin 1842 concernant les chemins de fer d'intérêt général (voir I, note 11) qui dans un but d'intérêt général mettait une forte part de la dépense à la charge du Trésor public, la loi de 1865, créée pour satisfaire les besoins locaux, s'adresse aux ressources locales et fait peser la plus grande partie de la dépense sur les intéressés.

Du moment que l'exécution des chemins de fer d'intérêt local dépend uniquement du département et des communes qui doivent en supporter tout ou partie des charges, la construction et l'exploitation ne peuvent appartenir aux agents de l'Etat.

L'homologation des tarifs, aux termes de l'ordonnance du 11 novembre 1846 (voir I, note 22) relative aux grands réseaux, appartient au Ministre ; pour les chemins d'intérêt local c'est au Conseil Général — corps électif du département — qu'il appartient de fixer les tarifs (d'accord avec les Compagnies chargées de l'exploitation), que le Préfet homologue.

Les conditions et limites de l'intervention financière de l'Etat sont fixées ainsi qu'il suit par les art. 5 et 6 de la dite loi du 12 juillet 1865 :

Article 5. — Des subventions peuvent être accordées sur les fonds du Trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés.

Il pourra être fixé à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20.000 fr. et ne dépassera pas le quart de ceux dans lesquels ce produit sera supérieur à 40.000 fr.

Article 6. — La somme affectée, chaque année, sur les fonds du Trésor, au paiement des subventions mentionnées en l'article précédent ne pourra dépasser 6 millions.

L'art. 7 stipule que les chemins de fer d'intérêt local (1) qui reçoivent une subvention du Trésor, peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places — comme le prévoit le titre V (art. 54 à 58) du cahier des charges des grandes Compagnies : 1/4 du tarif légal pour le transport des militaires et marins, circulation gratuite des fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer et des agents des contributions

(1) Soumis (art. 4 de la loi de 1865) aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 (voir I, note 22) sur la police des chemins de fer, sauf que le Préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin ou d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés, alors que la loi de 1845 prévoit à son art. 4 que tout chemin de fer doit être clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie et que partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre des barrières seront établies et tenues fermées.

indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt, transports de la poste, des télégraphes, etc.

La loi de 1865 a eu en vue la création d'affluents et non de lignes formant double emploi avec celles des grandes Compagnies ; cet esprit de la loi, le Ministre l'a défini dans sa circulaire du 12 août 1865 en posant en principe que « les chemins de fer d'intérêt local devront avoir pour objet de relier les localités secondaires entre elles ou avec les grandes lignes en exploitation » manifestant l'espoir que l'on ne verra pas se substituer à des chemins d'un intérêt réellement *local* des voies ferrées qui au lieu de former les affluents des grandes lignes viendraient détruire l'équilibre des réseaux créés par l'Etat.

2° Loi du 11 juin 1880.

La loi de 1865 ne donna pas les résultats qu'on espérait en tirer. Les concessionnaires des lignes d'intérêt local, au lieu de les construire économiquement, les établirent dans des conditions très onéreuses, ils les exploitèrent à grands frais et cherchèrent, par la réunion des lignes comprises dans divers départements à constituer (en usant de l'art. 89 de la loi du 10 août 1871 qui permet aux Conseils Généraux de se concerter pour l'adoption des mesures d'intérêt commun) des voies de transit en concurrence avec les grands réseaux.

L'attribution de subventions en capital facilita la spéculation et les départements se trouvèrent dans la situation la plus fausse, les concessionnaires ne pouvant exécuter leurs contrats et aucun moyen efficace n'existant pour les contraindre à cette exécution. D'autre part, un certain nombre de tramways s'étaient établis sur les voies publiques et leur régime légal n'était pas déterminé.

C'est afin de remédier à cet état de choses qu'intervint la loi du 11 juin 1880.

Le rapport fait, au nom de la Commission chargée d'examiner le nouveau projet de loi, par M. le sénateur Labiche faisait ressortir :

a) Que la nouvelle législation aurait pour but d'assurer, par l'initiative des départements et des communes, l'exécution de lignes à construire dans certaines conditions de simplicité et d'économie, et destinées uniquement à servir d'affluents au réseau d'intérêt général ou à créer des relations vicinales des voies ferrées ;

b) Que ces lignes pourraient être construites, de même que celles d'intérêt général, sur des terrains spécialement affectés au service de la voie ferrée ou sur le sol des voies dont l'affectation à la circulation publique ne serait pas supprimée, la réglementation de ces deux espèces de voies ferrées (intérêt local dans le premier cas, tramways dans l'autre cas) reposant sur les mêmes principes.

D'après l'art. 5 de la loi de 1865, c'était au pouvoir exécutif qu'il appartenait de décréter l'utilité publique et d'autoriser l'exécution des

lignes d'intérêt local : le dernier paragraphe de l'art. 2 de la loi du 11 juin 1880 (1) pose un des principes fondamentaux de la nouvelle législation : la substitution du contrôle et de l'autorisation par le pouvoir législatif au système prévu par la loi de 1865, la première phase de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, celle de la décision, appartenant toujours au Conseil Général ou au Conseil Municipal suivant la nature du chemin.

L'article 2 de la loi de 1865 attribuait aux Préfets le pouvoir d'homologation des tarifs, l'art 5 de la loi de 1880 établit une distinction :

Article 5. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Ministre des Travaux Publics dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le Préfet dans les autres cas.

Alors que la loi de 1865 était muette au sujet du transport éventuel d'un chemin de fer d'intérêt local du domaine public départemental ou communal au domaine de l'Etat, l'art. 11 de la loi de 1880 prévoit le cas :

Article 11. — A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat.

Dans ce cas, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune à l'égard des entrepreneurs ou commissionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

L'art. 13 de la loi de 1880 que complètent dans l'objet les art. 14 et 15 substitue à la subvention en capital autorisée par l'art. 5 de la loi de 1865, une subvention sous forme de garantie d'intérêt :

Article 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, on peut s'engager — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 % par an du capital de premier établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession..... — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée :

1° D'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité ;

2° Du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 fr. par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, 8.000 fr. pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

Article 14. — La charge annuelle imposée au Trésor ne peut en aucun

(1) L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

cas, dépasser 40),000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Article 15. — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 % par an du capital de premier établissement,... la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrences du complet remboursement de cet avance, sans intérêts.

La loi de 1865 ne déterminant pas le régime légal des tramways la loi de 1880 répara cette omission, l'art. 26 de cette loi donne tout d'abord la définition du tramway :

Une voie ferrée concédée sur une voie publique que le fonctionnement de cette voie ait lieu à l'aide de rails plats permettant la circulation des voitures ordinaires et des piétons ou à l'aide de rails saillants pouvant faire obstacle à la circulation des voitures ordinaires mais permettant celle des piétons, que la traction s'opère au moyen de chevaux ou à l'aide de moteurs mécaniques.

Un chemin de fer d'intérêt local (1) peut aussi, dans certains cas, emprunter une voie publique, mais le tramway est toujours établi sur cette voie publique qui le plus souvent existait antérieurement, qui dans d'autre cas, a été ouverte pour servir d'assiette au tramway, mais qui toujours sera affectée ou est affectée à la circulation soit des voitures ordinaires, soit des piétons : c'est là le signe caractéristique du tramway.

C'est à la personne morale (Etat, département ou commune) qui est propriétaire des voies sur lesquelles le tramway doit être établi qu'il appartient d'accorder la concession ; quand les voies à emprunter ne sont pas de même nature, le droit de concéder appartient au plus éminent des propriétaires ; toutefois, si le tramway passe sur le territoire de deux communes, c'est au département qu'appartient le droit de concession, quand même les voies empruntées seraient uniquement des chemins vicinaux ordinaires ou des chemins ruraux.

L'art. 27 de la loi de 1880 dit en effet :

Article 27. — La concession est accordée par l'Etat, lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

... La concession est accordée par le Conseil Général au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit par une route départementale, soit par un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

... La concession est accordée par le Conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

---

(1) Rapport déposé au Sénat le 18 mars 1880 par M. le Sénateur Labiche.

Comme pour les chemins de fer d'intérêt local le pouvoir d'homologation des taxes à percevoir pour le transport des voyageurs ou des marchandises sur les tramways est réservé au Ministre des Travaux Publics ou au Préfet, suivant le cas :

Article 33. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le Ministre des Travaux Publics dans le cas où la concession est faite par l'État, et par le Préfet dans les autres cas.

L'art. 36 de la loi de 1880 fixe la subvention, à titre de garantie d'intérêt, que l'Etat peut accorder à une certaine catégorie de tramways :

Lors de l'établissement d'un tramway *desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs*, l'Etat peut s'engager — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 % par an du capital d'établissement..... — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée :

1° D'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité.

2° Du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6.000 fr. par kilomètre.

... La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée (6.500 fr. par kilomètre).

3° Loi du 31 juillet 1913.

La loi du 11 juin 1880 a marqué une étape heureuse, la meilleure preuve en est fournie par le développement qu'a pris avec elle le réseau d'intérêt local : il était en effet avant 1880 de 2.000 kilm. (en chiffre rond), en 1908, il atteignait plus de 13.000 kilm. de lignes d'intérêt local et de tramways à voyageurs et à marchandises et plus de 2.000 kilm. pour les tramways à voyageurs et à messageries ou à voyageurs seulement.

Mais cette loi « consacrait pourtant certaines erreurs, certaines imprévoyances, ayant eu pour effet de grever les finances de certains départements (1) ».

La loi de 1913 s'est surtout appliquée à donner plus d'élasticité à la forme de la subvention de l'État en permettant de l'accroître en raison inverse de la richesse du département : elle a, dans un autre ordre d'idée et ce dans un but de simplification, supprimé la distinction que la loi avait établie entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, l'art. 1er de la loi de 1913 dit en effet :

Article 1er. — L'établissement et l'exploitation par les départements ou les communes des voies ferrées d'intérêt local sont soumis aux dispositions ci-après, qu'il s'agisse de voies posées sur une plateforme spéciale, ou em-

1. Rapport de M. le Député Lebrun.

pruntant en tout ou en partie des voies publiques préexistantes, nationales, départementales ou communales.

Le régime financier de la loi de 1913 est quelque peu différent de celui prévu par la loi de 1880, bien qu'ait été maintenu le principe de la limitation du sacrifice imposé à l'État pour l'allocation des subventions posé déjà par la loi de 1865 ; alors que l'art. 13 de la loi de 1880 substituait à la subvention en capital de la loi de 1865 celle de la garantie d'intérêt, l'art. 13 de la nouvelle loi prévoit que la subvention pourra être accordée en capital ou en annuités :

Article 13. — L'État peut, dans la limite du maximum fixé annuellement par la loi de finances, allouer aux départements ou aux communes des subventions pour l'établissement des voies ferrées destinées au transport, en toute saison, des voyageurs et des marchandises de toute nature.

L'Etat donne ces subventions en capital ou en annuités. La loi déclarative d'utilité publique fixe le mode adopté et le maximum des sacrifices de l'Etat.

Conformément à la règle déjà posée par l'art. 36 de la loi de 1880, la loi de juillet 1913 ne réserve la subvention de l'État qu'aux lignes affectées simultanément au transport des voyageurs et des marchandises de toute nature, à l'exclusion de celles qui sont réservées au seul transport des voyageurs, les premières présentant un caractère suffisant d'intérêt économique pour mériter la subvention ; les secondes (1) dans lesquelles sont compris notamment les tramways urbains et suburbains répondant à des besoins purement locaux, ne justifiant pas un sacrifice de la part de la collectivité, aucune disposition législative n'interdisant d'ailleurs aux départements et aux communes de subventionner ces sortes d'entreprises.

L'art 14. prévoit le maximum de la participation de l'Etat pour les départements suivant la valeur du centime par kilomètre carré, autrement dit cet article établi un barème basé sur la « valeur superficiaire du centime », c'est-à-dire sur « la valeur rapportée au kilomètre carré (2). »

Article 14. — La subvention à allouer par l'Etat est calculée d'après les charges annuelles du département, de la commune ou du Syndicat des communes correspondant aux dépenses de premier établissement, augmentées des dépenses faites pour les travaux complémentaires pendant les dix premières années de l'exploitation, le tout dans les limites d'un maximum fixé par la loi déclarative d'utilité publique.

---

(1) *Les voies ferrées d'intérêt local*, commentaire de la loi du 31 juillet 1913, Gabriel Desbats.

(2) Le centime départemental ou communal peut être apprécié d'après sa valeur rapportée au kilomètre carré, ce que l'on obtient en divisant son produit total par le nombre de kilomètres carrés du département ; cette valeur réelle s'appelle le centime superficiaire par opposition à la valeur personnelle rapportée à la population (par 100 habitants) qui porte le nom de centime démographique.

Cette subvention ne pourra, en aucun cas, dépasser les maxima fixés par le tableau ci-après :

POUR UNE CHARGE ANNUELLE COMPRISE ENTRE LES LIMITES CI-APRÈS	QUOTITE DE LA SUBVENTION SUIVANT QUE LA VALEUR DU CENTIME PAR KILOMETRE EST DE					
	>7.	7 à 6.	6 à 5.	5 à 4.	4 à 2,5.	<2.5.
	p. 100	p. 100	p. 100	p. 100	p. 100	p. 100
0 à 200.000 fr . .	50	55	60	65	70	75
200.000 à 400.000 fr . .	50	50	55	60	60	65
400.000 à 600.000 fr . .	50	50	50	50	50	50
600.000 à 800.000 fr . .	40	40	40	40	40	40
800.000 à 1.000.000 fr . .	30	30	30	30	30	30
1.000.000 à 1.200.000 fr . .	20	20	20	20	20	20
1.200.000 à 1.400.000 fr . .	10	10	10	10	10	10
Au-delà de 1.400.000 fr . .	»	»	»	»	»	»

Toutefois, les départements, les communes ou Syndicats de communes qui auront, lors de la promulgation de la présente loi, saisi l'administration supérieure de propositions de déclarations d'utilité publique où il est fait état des subventions prévues par l'article 98 de la loi du 30 janvier 1907 pourront recevoir lesdites subventions et les dispositions du dernier alinéa de l'art. 17 (1) ne seront pas opposables à ces départements, communes ou Syndicats de communes.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation.

Lorsque la concession d'une ligne est faite par un Syndicat de communes et lorsque ce Syndicat reçoit pour la construction de cette ligne une subvention du département, la subvention de l'Etat est calculée comme si la ligne était concédée par le département lui-même.

L'art. 17 prévoit le mode normal de versement de la subvention de l'Etat sous la forme d'annuités, et il fixe tout à la fois le point de départ et la durée de ces annuités :

Article 17. — Lorsque la subvention de l'Etat est donnée en annuités, ces annuités commencent à courir en même temps que les charges ou dépenses du département ou de la commune.

Leur durée est égale à celle de l'amortissement de l'emprunt départemental ou municipal pour la partie du capital d'établissement des lignes empruntées par le département ou la commune, et à celle de la concession pour la partie du capital constituée par tout autre procédé.

Toutefois, ces annuités ne peuvent, en aucun cas, avoir une durée supérieure à cinquante années.

(1) Toutefois ces annuités ne peuvent en aucun cas avoir une durée supérieure à 50 années (dernier alinéa de l'art. 17).

Sous le régime de la loi de 1880, le point de départ de la subvention de l'Etat était fixé par l'acte de concession, et l'Etat ne commençait la plupart du temps à verser sa subvention que du jour de l'exploitation de la ligne ; le § 1er de l'art. 17 de la loi de 1913 a pour but d'appeler l'Etat à la participation de la dépense dès que la collectivité locale y participe elle-même.

La loi de 1880 ne fixait aucune limite à la durée des annuités, une circulaire interministérielle du 12 août 1902, des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics avait décrété de limiter à 65 ans, la durée du concours financier de l'Etat pour les lignes classées comme chemins de fer d'intérêt local ; la loi de 1913 limite la durée de ce concours à 50 ans qu'il ne faut pas confondre avec la durée de concession qui peut être plus étendue.

L'art. 19 a pour but de fixer les règles de partage des bénéfices entre le concessionnaire, le département (ou la commune) et l'Etat ; l'art. 15 de la loi de 1880 prévoyait ce partage, la loi de 1913 le reproduit bien que le soumettant à des règles différentes :

Article 19. — Lorsque l'État allouera l'une des subventions prévues par l'article 13 pour l'établissement ou le prolongement d'une ligne, il aura droit tant que cette ligne sera en exploitation, à une participation dans l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de l'intérêt et det l'amortissement de la part du capital que le concessionnaire aurait prise à sa charge exclusive, soit pour le premier établissement de la ligne, soit pour les travaux complémentaires.

L'acte de concession détermine la part de cet excédent attribuée au concessionnaire. Le surplus est partagé entre l'Etat, les départements ou les communes dans la proportion de leurs subventions.

Lorsque le concours alloué par l'Etat n'équivaut pas à plus du quart du capital d'établissement d'une ligne, la loi portant déclaration d'utilité publique peut spécifier que l'Etat renonce à toute participation ultérieure dans le produit des recettes.

L'art. 31 de la loi de 1913 fixe les règles d'homologation des tarifs perçus sur les voies ferrées d'intérêt local.

Le pouvoir d'homologation appartient au Préfet, sauf lorsque la ligne s'étend sur plusieurs départements, dans quel cas l'homologation est donnée par le Ministre des Travaux Publics, de même en cas de tarifs communs à plusieurs lignes appartenant à divers départements, le Préfet restant compétent pour l'homologation des tarifs — qu'ils soient communs ou non à plusieurs lignes — dont l'application ne doit pas s'étendre au-delà de son département, le Ministre étant, au contraire, compétent pour homologuer les tarifs des lignes s'étendant sur plus d'un département, qu'il s'agisse de tarifs d'une seule ligne interdépartementale ou de tarifs communs à plusieurs lignes.

En dehors des tarifs de transport proprement dits, l'art. 31 par une disposition non prévue à l'art. 5 de la loi de 1880 règle la question des frais accessoires (frais d'enregistrement, de chargement, de déchargement,

de magasinage, de transmission, de pesage, de stationnement de wagon) qui sont fixés sur la proposition du concessionnaire dans les mêmes conditions que celles indiquées pour l'homologation des tarifs :

Article 31. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Préfet. Toutefois, si la ligne s'étend sur plusieurs départements ou s'il s'agit de tarifs communs à plusieurs lignes s'étendant sur plusieurs départements, elles sont homologuées par le Ministre des Travaux Publics.

Les tarifs des frais accessoires sont fixés dans les mêmes conditions, sur la proposition du concessionnaire, et après avis du Conseil Général ou du Conseil municipal intéressé, soit par le Préfet, soit par le Ministre.

De même que l'art. 11 de la loi de 1880, l'art. 39 de la loi de 1913 prévoit qu'une voie ferrée d'intérêt local peut être distraite du domaine public départemental ou communal pour être classée par une loi dans le domaine public de l'Etat :

Article 39. — A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine public de l'Etat.

Dans ce cas, l'Etat est substitué, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, aux droits et obligations résultant, pour le département ou la commune, des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une Commission spéciale.

En cas de désaccord entre l'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'Etat sont déterminés, sauf recours devant le Conseil d'État statuant au contentieux, par un arrêté concerté du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances.

230. — *Réseau français des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.* Il existe en France une centaine de Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, autant de Sociétés de tramways pour voyageurs et marchandises, plus une centaine également de Sociétés de tramways pour voyageurs, bagages et messageries ou pour voyageurs seulement.

Ces Compagnies ou Sociétés sont d'importance très inégale ; parmi les plus considérables il faut citer la Société des chemins de fer économiques qui en 1912 exploitait 1766 kilom., la Compagnie des chemins de fer départementaux (639 kilom.), la Compagnie générale des chemins de fer vicinaux (661 kilom.), la Compagnie du Sud de la France (383 kilom.), etc...

Les relèves ci-après accusent pour 1912 :

a) La longueur exploitée des divers chemins et tramways.

b) Les dépenses réelles d'établissement au 31 décembre 1912.

(*Voir la suite page 378*).

CONCESSIONNAIRES	Longueur exploitée	DÉPARTEMENTS	Année de la concession des premières lignes
A. — CHEMINS DE FER			
1° Lignes ayant une			
Société générale des chemins de fer économiques	1.635	(1)	1873
Compagnie des chemins de fer départementaux	639	(2)	1885
Compagnie des chemins de fer du Sud de la France	104	Var	1889
Compagnie générale des chemins de fer vicinaux	519	Jura, Haute-Saône, Doubs Vosges	1878
Compagnie des chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône	177	Bouches du-Rhône	1872
Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou	316	Loire-Inf., Maine-et-L.	1893
Société des chemins de fer économiques du Nord	100	Pas-de-Calais	1895
Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère	214	Finistère	1893
Société des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes	329	Ardennes, Aisne	1895
Compagnie des chemins de fer d'intérêt local du Morbihan	339	Morbihan	1902
Société des chemins de fer de la Banlieue de Reims et extensions	268	Marne, Aisne, Ardennes	1902
Compagnie des chemins de fer départementaux de la Mayenne	147	Mayenne	1900
Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire	193	Vienne, Saône-et-Loire	1900
Compagnie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord	210	Côtes-du-Nord	1905
Compagnie des chemins de fer départementaux de l'Aisne	175	Aisne, Oise	1905
Société des chemins de fer du Centre	184	Allier, Loire	1908
Divers	3.404		
TOTAUX (A)	8.953		
2° Lignes n'ayant pas de			
Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault	195	Hérault	1872
Compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise	66	Aisne	1874
Compagnie du chemin de fer d'Anvin à Calais	94	Pas-de-Calais	1881
Compagnie du chemin de fer de Mamers à Saint-Calais	77	Sarthe	1872
Compagnie du chemin de fer de Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne	11	Ain	1879
Société des chemins de fer de l'Est de Lyon	105	Isère, Rhône	1881
Société des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes	185	Landes	1889
Divers	449		
TOTAUX (B)	1 182		
TOTAUX A + B	10.135		

(1) Allier, Cher, Côte-d'Or, Haute-Marne, Gironde-Landes, Meurthe-et-Moselle, Nièvre,
(2) Aisne, Charente, Charente-Inférieure, Indre, Indre-et-Loire, Manche, Marne,

D'INTÉRÊT LOCAL ET DES TRAMWAYS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS).

pour rendre plus claire la lecture).

DÉPENSES RÉELLES d'établissement au 31 décembre 1912	RECETTES	DÉPENSES	PRODUITS NETS
	au 31 décembre 1912		
D'INTÉRÊT LOCAL			
subvention de l'Etat :			
113.001 000	6.856.800	5 602.600	1.254 200
40.083.000	2.049.300	1.888.000	161.300
18.082.000	950.650	867.400	83 300
32 540.000	1 208.500	1.099 500	109 000
19.906.000	890.500	767.900	122 600
14.316.000	1.171.200	965.800	205 400
19.238 000	570.400	452.600	117.800
13.663.000	1.147.400	698.800	448.600
21.917.000	1.158 700	932.000	226 700
20 847 000	958.800	651.900	306.900
15.475.000	1.072 200	908 500	163.700
7.266 000	379.000	288.000	91.000
10 637.000	439.000	443.700	— 4 700
11.185 000	968.200	784.100	184.100
7.357.000	536.300	525.200	11.100
15.131.000	537.000	547.600	— 10.600
190.496.000	12.362.600	10.478.500	1.889 100
575.843.000	**33.256.500**	**27.902 100**	**5 354.400**
subvention de l'Etat :			
34.619 000	2 375.300	2.156.900	218.400
7 938.000	796.400	488.000	308 400
8 225 000	601 000	306 500	294.500
8 150.000	254.500	351.300	3 200
681.000	39.600	33 000	6.600
17.305.000	1 687.500	1.083.000	604 500
9.921.000	985 600	416.400	569 200
59.850.000	4 973.600	3.168.900	1.804.700
145 780.000	**11.813.500**	**8.004 000**	**3.809 500**
721.623.000	**45.070.000**	**35 906.100**	**9.163.900**

Nord, Oise, Saône-et-Loire, Seine-et-Oise, Seine-Inférieure, Somme, Saône-et-Loire, Seine-et-Marne, Yonne.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

(Année 1912

(*Les chiffres ont arrondis*

CONCESSIONNAIRES	Longueur exploitée	Départements	Année de la concession des premières lignes
B. — TRAMWAYS POUR			
1° Ligne ayant une			
Société générale des chemins de fer économiques	151	Seine-et-Marne.	1901
Compagnie des chemins de fer du Sud de la France	279	Var, Isère, Rhône, Alpes-Maritimes.	1891
Compagnie générale des chemins de fer vicinaux	142	Jura.	1898
Société des chemins de fer économiques du Nord	201	Nord, Haute-Savoie, Isère.	1882
Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest	258	Haute-Garonne, Ariège.	1903
Compagnie des chemins de fer de la Drôme.	195	Drôme.	1893
Société des chemins de fer du Périgord	153	Dordogne, Haute-Vienne.	1887
Compagnie des tramways de Loir-et-Cher.	301	Loir-et-Cher, Indre-et-Loire,	1888
Compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine.	141	Ille-et-Vilaine.	1897
Société des chemins de fer du Calvados	186	Calvados.	1892
Compagnie des chemins de fer économiques du Sud-Est	183	Ain.	1897
Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes	376	Charente, Gironde, Charente-Inférieure.	1894
Compagnie des tram. à vapeur de l'Aude.	318	Aude, Hérault.	1901
— de l'Indre	182	Indre, Cher.	1902
— du Loiret.	135	Loiret, Loir-et-Cher, Cher.	1905
Société des tramways de l'Ardèche.	141	Ardèche.	1898
— de la Dordogne.	159	Dordogne, Haute-Vienne.	1907
Divers	2.290		
Totaux (A.)	6.044		
2° Lignes n'ayant pas de			
Société des chemins de fer économiques du Nord	63	Nord.	1902
Société des voies ferrées du Dauphiné.	66	Isère.	1893
Société des chemins de fer du Calvados	38	Calvados	1892
Compagnie des tramways de l'Artois	18	Pas-de-Calais, Nord.	1899
Compagnie des tramways de Bordeaux à Cadillac	32	Gironde.	1897
Compagnie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon.	36	Seine et Seine-et-Oise.	1893
Divers.	409		
Totaux (B.)	662		
Totaux A + B	6.706		

D'INTÉRÊT LOCAL ET DES TRAMWAYS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS).

pour rendre plus claire la lecture).

DÉPENSES RÉELLES d'établissement au 31 décembre 1912	RECETTES	DÉPENSES	PRODUITS NETS
	au 31 décembre 1912		
VOYAGEURS ET MARCHANDISES subvention de l'Etat.			
7.843.000	382.700	382.000	700
10.353.000	780.600	1.000.000	— 219.400
9.046.000	624.900	466.400	158.500
19.059.000	926.600	826.000	100.600
15.057.000	752.200	679.600	72.600
12.252.000	720.200	661.400	58.800
9.267.000	453.700	329.000	124.700
12.808.000	720.600	759.400	— 38.800
15.740.000	1 312.000	1.150.200	161.800
9.306.000	555 600	626.500	— 70.900
7.451.000	684.300	553.200	131.100
18.457.000	1.031.400	862.300	169.100
14.386 000	892.400	1.085.600	— 193.200
7.566.000	600.300	514.200	86.100
6.973.000	357.300	312.000	45.300
7.834.000	328.900	466.000	— 137.100
7.816.000	166.300	216.600	— 50.300
114.881,000	7.110.000	6.773.600	336.400
302.995 000	**18.400 000**	**17.664.000**	**736.000**
subvention de l'Etat.			
5.659.000	931.800	511.600	420.200
7.024.000	1.054.600	724.000	330.600
1.895.000	328.700	203.600	125.100
1.453.000	90.500	91.100	— 600
2.242.000	353.700	40.000	113.700
10 911.000	1.330.100	970.200	359.900
35.429.000	3.542.600	2.738.500	804.100
64.643.000	**7.635.000**	**5.482.000**	**2.153.000**
367,638 000	**26.035.000**	**23.146.000**	**2.889.000**

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

(ANNÉE 1912

(Les chiffres ont été arrondis

CONCESSIONNAIRES	Longueur exploitée	DÉPARTEMENTS	Année de la concession des premières lignes
C. — TRAMWAYS POUR (pas de subven-			
Compagnie des chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne	308	Haute-Vienne.	1909
Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Etienne, Firminy, Rive de Gier et extensions.	64	Loire.	1881
Compagnie des tram. de Nice et du littoral.	41	Alpes Maritimes.	1878
Société Grenobloise de tram. électriques .	45	Isère.	1897
Compagnie des tramways de Cannes . .	25	Alpes-Maritimes.	1899
Compagnie des tram. électr. du Finistère.	24	Finistère.	1903
Divers	248		
TOTAUX A)	755		
D. — TRAMWAYS POUR (pas de subven-			
Tramways du département de la Seine. .	563	Seine.	1855
— des départements autres que la Seine	1.686	Divers.	»
TOTAUX B)	2.249		
TOTAUX (A + B). . . .	3.004		
RÉCAPITU-			
Chemins de fer d'intérêt local ayant une subvention de l'État	8 953		
Chemins de fer d'intérêt local n'ayant pas de subvention de l'État	1.182		
Tramways pour voyageurs et marchands (ayant subvention).	6.044		
Tramways pour voyageurs et marchands (pas de subvention).	602		
Tramways pour voyageurs et messageries (pas de subvention).	755		
Tramways pour voyageurs seulement (pas de subvention)	2 249		
TOTAUX.	19.845		
Chemins de fer à crémaillère ou funiculaires (pas de subvention)	36	Lyon, Le Havre, Rouen, Mont-Dore, Salève, Monte-Carlo, etc.,.	»
Métro parisien et Nord-Sud (pas de subvention)	90	Paris.	1898
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .	19.971		

D'INTÉRÊT LOCAL ET DES TRAMWAYS
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS).
pour rendre plus claire la lecture).

DÉPENSES RÉELLES d'établissement au 31 décembre 1912	RECETTES	DÉPENSES	PRODUITS NETS
	au 31 décembre 1912		
VOYAGEURS ET MESSAGERIES			
tion de l'Etat).			
17.234.000)	173.100	755.500	— 582.400
15.425.000	2.116.600	1.321.500	795.100
13.611.000	1 293.400	828.600	464.800
5 433.000	708.700	424.000	284.700
2 978 000	540.300	309 700	230 600
1.715.000	165 900	133 300	32 600
29.639.000	3.499.000	2.622 400	876 600
86 035 000	**8.797 000**	**6 395.000**	**2.402.000**
VOYAGEURS SEULEMENT			
tion de l'Etat).			
295 096 000	58.313.000	48.099.000	10 214.000
446.006.000	71.207.000	45.872 000	25.335.000
741.102.000	**129 520 000**	**93.971.000**	**35.549 000**
827.137.000	**138.317 000**	**100.366.000**	**37.951.000**
LATION :			
575.843 000	53.256 500	27.902.100	5.354 400
145.780.000	11.813.500	8.004 000	3.809.500
302.995.000	18.400.000	17.664 000	736 000
64.643.000	7.635 000	5 482 000	2.153.000
86.035.000	8.797.000	6.395 000	2 402 000
741.102 000	129.520.000	93.971.000	35 549.000
1 916.398 000	**209.422 000**	**159 418 100**	**50.003.900**
25.950.000	1.698.500	820 500	878.000
632.358.000)	62.144.000	44.665.000	17.479.000
2 574.706 000	**273.264 500**	**204 903 600**	**68.360.900**

c) Les recettes d'exploitation
d) Les dépenses d'exploitation } au 31 décembre 1912.
e) Les produits nets

Le coefficient d'exploitation (1) moyen ressort :

a)	Pour les chemins de fer d'intérêt local touchant une subvention de l'Etat à	83,89 °/₀
b)	ne touchant pas de subvention à	67,75 °/₀
c)	Pour les tramways pour voyageurs et marchandises touchant une subvention à	96 °/₀
d)	ne touchant pas de subvention à	71,80 °/₀
e)	Pour voyageurs et messageries à	72,69 °/₀
f)	Pour voyageurs seulement à	72,56 °/₀

231. — *Exploitation commerciale.*

Frais accessoires. — Les frais accessoires grevant les frais de transport des chemins secondaires (enregistrement, manutention, pesage, magasinage etc..) sont en général les mêmes que ceux en vigueur sur les grands réseaux ; toutefois, certaines Compagnies perçoivent des frais un peu supérieurs. Depuis la guerre, la plupart des Compagnies ont demandé et obtenu le relèvement de leurs frais accessoires.

Impôt sur les transports. — L'art. 28 de la loi de Finances de 26 janvier 1892 a fait une distinction entre les chemins de fer d'intérêt général d'une part et les chemins de fer d'intérêt local et tramways d'autre part, ceux-ci sont seulement passibles d'un droit de 3 °/₀ sur le prix des billets des voyageurs et des excédents de bagages (au lieu de 12 °/₀) nous avons vu (I, note 210) que la loi du 29 juin 1918 à élevé à 10 °/₀ l'impôt de 3 °/₀ et que cet impôt de 10 °/₀ s'applique non seulement aux voyageurs et excédents de bagages mais aussi aux finances et aux chiens et qu'enfin un impôt de 10 °/₀ (réduit à 5 °/₀ pour certaines marchandises) est perçu sur le prix total des transports de marchandises G. V. et P. V.

Timbre des récépissés. — Le timbre des récépissés sur les chemins d'intérêt local et tramways avait été réduit à 0 fr. 10 par l'art. 38 de la loi du 28 avril 1893 en ce qui concerne les tramways, le droit, comme pour les grands réseaux, de 0,35 ou 0,70 suivant vitesse ayant été maintenu pour les chemins de fer d'intérêt local.

ART. 38. — *Le droit de timbre des récépissés, bulletins d'expédition ou autres pièces en tenant lieu, délivrés par les Compagnies de tramways pour les transports sur leurs réseaux en grande ou en petite vitesse, est réduit,*

(1) Nous avons vu I, note 26 que le coefficient d'exploitation est le rapport °/₀ de la dépense à la recette, il s'exprime par la formule $\frac{D \times 100}{R}$.

y compris le droit de décharge donné par le destinataire, à 0 fr. 10 par expédition.

L'art. 41 de la loi du 31 juillet 1913 (voir III, note 229) a porté uniformément à 0 fr. 25 le droit de timbre des récépissés délivrés pour les marchandises circulant uniquement sur les voies ferrées établies par les départements ou les communes, étant entendu que les tramways concédés au moment de la promulgation de la loi de 1913 continueraient à bénéficier du droit réduit de 10 centimes. Par conséquent avant la loi de 1913 : chemins de fer d'intérêt local, 0,35 ou 0,70, tramways 0,10. A partir de la loi de 1913 : chemins de fer d'intérêt local et tramways 0,25 (sauf pour les tramways concédés, avant 1913 0,10) (Voir I, note 210 loi du 29 juin 1918 uniformisant sur tous les chemins (intérêt général, local, tramways) le droit de timbre à 0,25 quelle que soit la vitesse).

Voyageurs. — Sur un certain nombre de Compagnies secondaires, les tarifs voyageurs sont divisés en trois classes, mais il n'existe en général que deux classes.

Le tarif varie suivant les Compagnies de :

Compagnies a 3 classes

1re classe 0,12 à 0,08 }
2e — 0,10 à 0,07 } impôt non compris.
3e — 0,07 à 0,05 }

Compagnies a 2 classes

1re classe 0,15 à 0,085 (1).
2e — 0,10 à 0,05.

Les militaires et marins ne bénéficient sur les Compagnies secondaires touchant une subvention de l'Etat que du 1/2 tarif légal (et non du 1/4 comme sur les grands réseaux).

Bagages. — La franchise de bagages est la même que sur les grands réseaux; la taxe applicable aux excédents de bagages — impôt non compris — varie suivant les Compagnies :

De 0,66 à 0,45 (2) par tonne kilom. pour excédents de moins de 40k.
De 0,56 à 0,35 — — — de plus de 40k.

Denrées. — Le tarif prévu par les cahiers des charges est généralement le même pour la messagerie et les denrées : les bases, dans la généralité, sont les suivantes :

---

1) Ligne de Pierrefitte à Cauterets et Luz :
1re classe 0f22
2e classe 0 165

2) Sur la ligne de Pierrefitte à Cauterets et Luz :
Excédents de moins de 40k. . . . . 1f40 par tonne kilométrique
— de plus de 40 . . . . . 1 20 — —

Expédition de 0 à 40 k. 0.45 par tonne kilométrique.
— de plus de 40 k. 0,35 — —
Des tarifs spéciaux font ressortir des prix plus réduits.

Colis-postaux. — Même régime que sur les grands réseaux.

Marchandises de petite vitesse. — La majorité des Compagnies secondaires divise, pour l'application du tarif général, les marchandises en 4 classes — les prix sont proportionnels à la distance — ayant les bases suivantes :

1re	classe	0,16	par tonne kilométrique.
2e	—	0,14	— —
3e	—	0,10	— —
4e	—	0,08	— —

Il existe quelques Compagnies ayant les mêmes séries et bases que les grands réseaux auxquels elles aboutissent.

De nombreuses Compagnies possèdent dans leurs cahiers des charges un ou plusieurs tarifs spéciaux pour les marchandises en général qui bien entendu accordent des prix (de barème ou prix fermes) plus économiques que ceux résultant du tarif général.

Enfin, certaines Compagnies ont pour des parcours et marchandises déterminés des tarifs communs avec les grand réseaux.

Relèvement des tarifs. — La loi du 30 novembre 1916 ayant autorisé le relèvement temporaire des tarifs sur les chemins de fer d'intérêt local, la plupart de ces chemins ont proposé et obtenu :

a) Le relèvement des prix du tarif général :

b) La suppression des principaux tarifs spéciaux.

Responsabilités pour pertes, avaries, retards. — Les règles admises pour les transports sur les grands réseaux sont en tous points applicables aux Compagnies secondaires : les Compagnies de chemins de fer en général étant soumises, pour le transport des marchandises, à toutes les obligations qui sont imposées par la loi aux commissionnaires de transports ou voituriers par terre ou par eau.

B. — CHEMINS DE FER COLONIAUX

232. — *Historique des chemins de fer algériens.* Le premier classement des chemins de fer en Algérie, expose M. Marlio dans son ouvrage sur les *Voies Ferrées*, a été l'œuvre d un décret du 8 avril 1857 qui autorisa la concession de 1357 kilomètres de voies :

1° Une ligne parallèle à la mer de Constantine à Alger et Oran par ou près Aumale, Sétif, Blidah, Orléansville et Sainte-Barbe-du-Trélat ;

2° Des lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne principale :

a) Philippeville-Constantine.
b) Bougie-Sétif.
c) Bône-Constantine.
d) Tunis Orléansville.
e) Arzew et Mostaganem-Relizane.
f) Oran-Tlemcen par Sainte-Barbe et Sidi-Bel-Abbès.

Pour ouvrir un débouché aux produits de l'intérieur et pour faire pénétrer dans le pays les produits de la métropole, la construction de trois lignes s'imposait sans délai, celles de :

a) Philippeville à Constantine.
b) Alger à Blidah.
c) Oran à Saint-Denis-du-Sig.

Ces trois lignes furent concédées en 1860 pour 99 ans à la Compagnie de chemins de fer franco-algérienne.

La ligne d'Alger à Blidah fut ouverte en 1862 puis retrocédée à la Compagnie P. L. M. par décret du 11 juin 1863. L'art. 2 de la Convention du 1er mai 1863 approuvée par le décret précité dit en effet :

Le Ministre de la Guerre, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie P. L. M. le chemin de fer de Blidah à Saint-Denis-de-Sig. En conséquence les chemins de fer rétrocédés ou concédés à lad te Compagnie en vertu de la présente convention sont les suivants :

1° De la mer à Constantine.

3° D'Alger à Oran par Blidah et Saint-Denis-du-Sig avec prolongement jusqu'au port.

La ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig fut ouverte en 1868, celle de Constantine à la mer en 1871, celle de Blidah à Saint-Denis-du-Sig de 1860 à 1871.

La ligne d'Arzew à Saïda fut concédée par décret du 29 avril 1874 à la Société franco-algérienne.

Le décret du 7 mai 1874 concéda le chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma à la Société de constructions des Batignolles ; le 30 novembre 1874 la ligne d'intérêt local reliant Sainte-Barbe-du-Trélat à Sidi-Bel-Abbès fut par décret concédée à la Compagnie de l'Ouest-Algérien : ces deux lignes d'intérêt local furent incorporées la première en 1867 la seconde en 1881 (lois des 26 mars 1877 et 22 août 1881) dans le réseau d'intérêt général.

La loi du 15 décembre 1875 concéda à une Société qui prend le nom de Compagnie de chemin de fer de l'Est Algérien, la ligne de Constantine à Sétif avec embranchement d'El-Guerra à Batna.

En 1877 (loi du 26 mars) la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma substituée à la Société de constructions des Batignolles, reçut la concession des 2 lignes d'intérêt général de Duvivier à Souk-Ahras, et de Guelma au Kroubs, destinées la première à relier l'Algérie à la Tunisie, la seconde à rattacher Constantine au port de Bône.

La loi du 18 juillet 1879 classa dans le réseau d'intérêt général 20 lignes nouvelles représentant une longueur de plus de 1.700 kilm. et 2 lignes concédées antérieurement comme chemin de fer d'intérêt local (9 kilm.) ; elle fut suivie de concessions et de conventions nouvelles avec les Sociétées existantes : Compagnie de l'Est Algérien, Compagnie de l'Ouest Algérien, Compagnie de Bône-Guelma et la Compagnie franco algérienne rachetée par l'Etat par décret du 24 mars 1905.

En 1905, le gouvernement général de l'Algérie exposa successivement « à l'administration des chemins de fer de l'Etat (exploitant les lignes de l'ancienne Compagnie franco-algérienne) et aux quatre Compagnie : P. L. M. Algérien, Ouest-Algérien, Est-Algérien et Compagnie Bône-Guelma, concessionnaires des chemins de fer d'intérêt général, les réformes qu'il désirait introduire, avec leur concours, dans la tarification et les travaux complémentaires dont l'exécution lui paraissait indispensable à l'essor du pays » (1).

La Compagnie de l'Est-Algérien n'ayant pas cru devoir acquiescer à ce désir, le rachat fut autorisé par décret du 25 avril 1907 ; l'exploitation en régie fonctionne depuis le 12 mai 1908 ; la Compagnie de Bône-Guelma et prolongements (réseau algérien) fut rachetée par l'Etat — sur la proposition du gouvernement général — par décret du 9 juin 1913.

233. — Réseau algérien d'intérêt général. Actuellement, les

(1) Marlio. *Voies ferrées.*

Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt général sont les suivantes :

A) **Chemins de fer algériens de l'Etat :**

(Comprenant le réseau algérien de Bône-Guelma et le réseau de l'Est-Algérien et celui du réseau Oranais).

Réseau Bône-Guelma et prolongements :

a) Ligne de Bône à Guelma avec prolongement jusqu'au Kroubs (203 kilm.) point de transit avec la ligne de Constantine à Biskra du réseau de l'Est-Algérien ;

b) Ligne de Duvivier à Tébessa par Souk-Ahras (180 kilm.)

c) Ligne de Souk-Ahras à Ghrardimaou frontière (point de contact avec le réseau tunisien) (53 kilm.)

Réseau de l'Est-Algérien :

a) Ligne d'Alger à Constantine (464 kilm.)

b) Ligne de Constantine à Biskra par Batna (239 kilm.)

c) Ligne de Béni-Mançour (sur la ligne d'Alger à Constantine) à Bougie (89 kilom.).

d) Ligne de Ménerville (ligne d'Alger à Constantine) à Tizi-Ouzou (53 kilom.).

Réseau Oranais :

a) Ligne d'Oran à Colomb-Béchar (frontière marocaine) par Arzew-Perregaux (point de transit avec la ligne Oran-Alger du P. L. M. Algérien). Aïn-Séfra, Mascara et Figuig (748 kilom.).

b) D'Oran à Tiaret par Arzew et Mostaganem (285 kilom.).

B) **Chemins de fer de l'Ouest-Algérien.**

a) Ligne de Sainte-Barbe-du-Trélat (point de transit avec la ligne Oran-Alger du P. L. M. Algérien) à Ras-el-ma-Crampel par Sidi-bel-Abbès (152 kilom.).

b) Ligne d'Oran à Aïn-Temouchent (77 kilom.).

c Ligne de Tabia (ligne de Sainte-Barbe à Ras-el-Ma) à Oudjda (Maroc) par Tlemcen (148 kilom.).

d) Ligne de Blida (sur la ligne Alger-Oran du P. L. M. Algérien) à Aïn-Oussera par Médea (181 kilom.) avec prolongement projeté sur Laghouat.

C) **Chemins de fer du P. L. M. Algérien.**

a) Ligne d'Alger à Oran 426 kilom.) par Blida, Orléansville, Perregaux, Saint Denis-du-Sig et Sainte-Barbe-du-Trélat.

b) Ligne de Philippeville à Constantine (87 kilom.).

234. — Exploitation commerciale.

Conditions d'application des tarifs généraux G. V. et P. V. — Ces conditions — communes aux trois réseaux algériens — sont dans leur ensemble celles des grands réseaux métropolitains, elles ré-

sultent des arrêtés ministériels pris dans l'objet pour les grands réseaux français et arrêtés modificatifs ou complémentaires pris par le gouvernement général de l'Algérie.

Voyageurs. — Les prix de transport présentent quelques différences :

1re classe 0,112 comme en France (1) }
2e — 0,08 au lieu de 0,0756 (1) majoration 5,82 % } par voyageur et par kilomètre.
3e — 0,06 au lieu de 0,04928 (1) majoration 21,75 % }

Sur le réseau Oranais de l'Etat, il existe seulement deux classes de voitures (1re et 2e) et les prix perçus pour chacune de ces deux classes sont respectivement ceux de la 2e et de la 3e classe des autres réseaux.

Sur le réseau Algérien P.-L.-M., les bases applicables en trafic intérieur sont les suivantes :

DISTANCES	PRIX PAR VOYAGEUR ET PAR KILOMÈTRE		
	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
Jusqu'à 150 kilom. .	0 fr. 112	0 fr. 084	0 fr. 0616
De 150 à 300 — . .	0 08 en sus	0 06 en sus	0 04 en sus
De 300 à 400 — .	0 055 —	0 04 —	0 035 —
Au delà de 400 kilom.	0 035 —	0 02 —	0 0125 —

Articles de messageries et denrées. — Les prix de transport au tarif général G. V accusent des différences soit en plus soit en moins, avec ceux des grands réseaux métropolitains, le graphique ci-après fait ressortir ces différences.

Finances. — Comme les grands réseaux : 0 fr. 00252 (1) par kilomètre et fraction indivisible de 1000 fr.

Voitures. — Sont taxées :

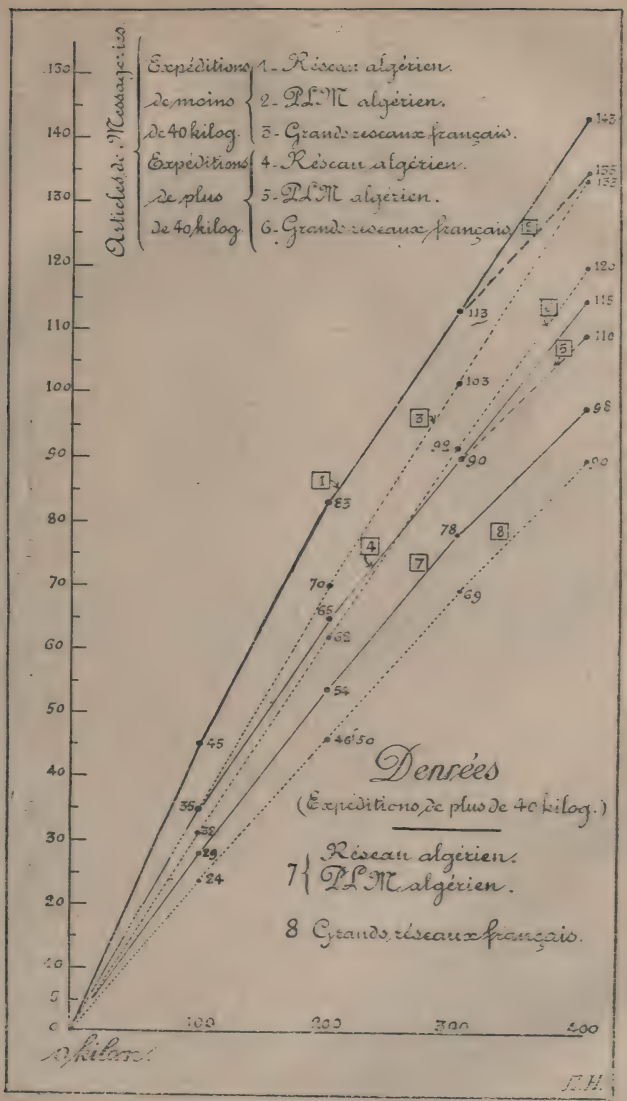
a) Si elles sont à 1 fond à 0,56 par voiture et par kil. au lieu de 0,40 (1).
b) — à 2 fonds à 0,7168 — — 0,50 (1).
Soit une majoration de 40 % pour les voitures à 1 fond.
— de 43,36 % — 2 fonds.

Animaux. — Quant aux animaux, les prix de base sont les suivants :

Animaux de grande taille 0,20 par tête et par k. au lieu de 0,16 (1) majorat. 25 %.
— moyenne — 0,08 — — 0,06 (1) — 33 %.
— petite — 0,04 — — 0,03 (1) — 33 %.

Bagages. — Comme en France (1) : franchise 30 kilog. et 20 kilog. (pour les enfants payant demi-place) excédents de bagages 0 fr. 50 ou 0 fr. 40 par tonne kilométrique suivant coupure de poids.

(1) Avant la majoration de 25 % et l'impôt d'Etat (France).


Articles de Messageries
Expéditions de moins de 40 kilog.
1 - Réseau algérien.
2 - P.L.M algérien.
3 - Grands réseaux français.
Expéditions de plus de 40 kilog.
4 - Réseau algérien.
5 - P.L.M algérien.
6 - Grands réseaux français.
Denrées
(Expéditions de plus de 40 kilog.)
7 Réseau algérien. P.L.M algérien.
8 Grands réseaux français.
Kilom.
E.H.

Marchandise de petite vitesse.

Les marchandises sont classées, comme pour les grands réseaux métropolitains, en 6 séries ; la classification des marchandises est commune à tous les réseaux algériens d'intérêt général et la sériation est la même que celle des grands réseaux ; ci-dessous les bases de ces séries qui donnent dans l'ensemble des prix supérieurs à ceux des grands réseaux, la différence est plus sensible pour les bases séries ; elle augmente avec la distance.

1° Tarif général commun P. V. pour les relations entre les réseaux algériens d'intérêt général ; ce tarif est applicable également aux relations *intérieures* des réseaux de l'Etat algérien et de l'Ouest algérien, le tarif général intérieur du P. L. M. algérien n'est pas le même que le tarif général commun :

DISTANCES	SÉRIES					
	1	2	3	4	5	6
Jusqu'à 25 kilomètres .	» 16	» 15	» 14	» 12	» 10	» 09
De 26 à 50 —	» 16	» 15	» 14	» 12	» 10	» 09
De 51 à 100 —	» 16	» 14	» 12	» 11	» 10	» 09
De 101 à 200 —	» 15	» 135	» 12	» 105	» 09	» 08
Au-delà de 200 —	» 14	» 12	» 10	» 09	» 08	» 07

A 800 kilomètres ce tarif général commun donne par tonne :

1re série.	115 fr.	au lieu de	110 fr.	tarif général du P. L. M. métropolitain (1)
2e —	100	—	94	—
3e —	85	—	78	—
4e —	76	—	62	—
5e —	67	—	39 50	—
6e —	59	—	26	—

2° Tarif général P. L. M. algérien.

DISTANCES	SÉRIES					
	1	2	3	4	5	6
Jusqu'à 25 kilomètres .	» 16	» 15	» 14	» 12	» 10	» 09
26 — 50 —	» 16	» 15	» 14	» 12	» 10	» 09
51 — 100 —	» 16	» 14	» 12	» 11	» 10	» 09
101 — 200 —	» 15	» 135	» 12	» 105	» 09	» 08
201 — 300 —	» 09	» 07	» 05	» 04	» 03	» 03
301 — 426 —	» 04	» 03	» 03	» 02	» 02	» 02

(1) Majoration de 25 °/₀ et Impôt d'Etat non compris.

A 400 kilomètres ce tarif général accuse par tonne :

	P. L. M. ALGÉRIEN RÉGIME INTÉRIEUR	Tarif gal commun réseau algérien	P. L. M. métropolitain (1
1re série. . . .	44f	59f	60f
2e — . . .	38	52	52
3e — . . .	33	45	44
4e — . . .	28	40	36
5e — . . .	24	35	23f50
6e — . . .	22	31	15

Voitures P. V. — Comme les grands réseaux (2), c'est-à-dire :

a) Voitures à 2 ou 4 roues à une seule banquette . 0f 25 } par voiture et par
b) — 4 roues à deux banquettes . . . 0 32 } kilomètre.

Animaux P. V. — Comme les grands réseaux (2) :

a) Animaux de grande taille . . . 0f 10 }
b) — de moyenne — . . . 0 04 } par tête et par kilomètre.
c) — de petite — . . . 0 02 }

Tarifs spéciaux P. V. — La numérotation est la même que celle des grands réseaux : tarif 6 pour les boissons, 9 pour les bois, 14 pour les produits métallurgiques, 20 pour les tissus et textiles, etc ..

Il existe des tarifs communs entre les réseaux algériens. Nous avons vu (I, note 59) qu'il en existe entre le P. L. M. algérien, les Compagnies de navigation et le P. L. M. métropolitain pour le transport des vins de la Colonie sur la métropole (3).

Réglementation. — Les voies ferrées d'Algérie sont soumises à une législation analogue à celle des grands réseaux français d'intérêt général. La loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846 (voir I, note 27) ont été déclarées applicables en Algérie (décrets des 14 et 27 juillet 1862). Le gouverneur général de l'Algérie exerce, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, les pouvoirs qui appartiennent à celui-ci en vertu des lois, réglements et conventions pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (4).

(1) Majoration de 25 °/₀ et impôt d'Etat non compris.

(2) Voir le renvoi (1) page 386.

(3) Ce tarif a été suspendu pendant la guerre : il n'est pas encore rétabli (Voir *supplément* : Unification des tarifs).

(4) La direction des chemins de fer algériens de l'Etat et les administrations de l'ouest algérien et du P. L. M. algérien ont soumis le 20 mai 1918 au gouvernement général une proposition de substituer aux majorations de 10 °/₀ sur le prix de transport des voyageurs et de 5 °/₀ sur le prix de transport des bagages et de la grande et de la petite vitesse, en vigueur depuis le 1er mai 1917, une majoration uniforme de 25 °/₀ sur tous les prix de transport à l'exclusion des colis postaux. Cette proposition a été homologuée le 27 juin 1918.

235. — *Renseignements statistiques* (Voir page 389).

236. — *Historique du réseau tunisien*. L'histoire des voies ferrées de la Tunisie remonte à une époque antérieure à l'établissement de notre protectorat (1881).

Par décret du 6 mai 1876, le gouvernement Beylical concéda à la Société de constructions des Batignolles un chemin de fer de Tunis à Souk-el-Arba qui l'année suivante (décret du 14 avril 1877) fut rétrocédé à la Compagnie Bône-Guelma laquelle, depuis 1874, exploitait en Algerie deux lignes de chemins de fer. Cette dernière Compagnie fut autorisée (décret du 27 janvier 1878) à prolonger la ligne jusqu'à la fontière algérienne et à construire divers embranchements ; tous ces chemins constituèrent le réseau dit de la Medjerdah.

A ce réseau se sont ajoutées, par la suite, des lignes construites spécialement en vue de favoriser un débouché aux richesses naturelle de la Tunisie, qui ont été :

a) Incorporées au réseau Bône Guelma.

b) Concédées à la Compagnie des phosphates de Gafsa laquelle reçut en 1896 la concession du chemin de fer de Sfax à Gafsa (205 kilm.) avec prolongement projeté jusqu'à Gabès. (118 kilm.) et quelques années après la ligne de Gafsa à Tozeur (frontière algérienne) (93 kilm.) par Metlaoui avec raccordement de ce point à Henchir-Souatir (47 kilm.)

237. — *Réseau de Bône-Guelma*. Ce réseau comprend les lignes suivantes :

a) De Ghrardinaou frontière (point de contact avec l'ancien réseau Bône-Guelma Algérien) à Tunis (197 kilm.) ;

b) De Tunis à Bizerte (100 kilm.) :

c) De — à Sfax par Sousse (283 kilm) ;

d De — à Kalaat-es-Senam (frontière algérienne) (253 kilm.) ;

e) De Sousse à Mehdia (63 kilm.) ;

f) De — Henchir-Souatir (295) ;

Les recettes se sont élevées en 1913 à :

Voyageurs (nombre 2.473.920) recettes . . .	5.206.650f	22.466.590f
Marchandises G. V. (18.930 t.) — . . .	482.200	
— P. V. (2.260 480 t.) — . . .	15.777.740	

238. — *Exploitation commerciale du Bône-Guelma.*

Conditions d'application des tarifs généraux G. V. et P. V. — Comme pour les chemins algériens, ces conditions — qui résultent d'arrêtés du Directeur général des Travaux Publics de la Régence — sont, dans leur ensemble, la reproduction des conditions des grands réseaux français.

		P.-L.-M. Algérien	Ouest-Algérien	RÉSEAU DE L'ETAT		
				Bône Guelma (2)	Est-Algérien	Réseau Oranais
Longueur exploitée	1913	513km	489km	—	898km	968km
	1915	513	489	437km	898	993
Recettes de toutes natures	1913	18 361.940f	9.017.350f	—	15.728.840f	8 354.000f
	1915	16.254.190f	7.581.130f	4.475.160f	13.884.080f	7.468.270f
Dépenses de toutes natures	1913	11.321.640f	—	—	12.846 790f	6.463.510f
	1915	10.025 820f	—	3.799.130f	12 137.350f	6 090.850f
Produits nets	1913	7 040 300f	—	—	2.882.050f	2.193 490f
	1915	6.228.370f	—	676.030f	1.746.730f	1.577.420f
Coefficients d'exploitation	1913	61.6 %.	—	—	81.70 %.	73.80 %.
	1915	61.6 %.	—	84.90 %.	91.90 %.	84.50 %.
Nombre de voyageurs transportés (1)	1913	1.892.300s	1.154.000s	—	1 651 380s	966 890s
	1915	1.687.880s	869.360s	392.290s	1.353.320s	712 160s
Recettes voyageurs	1913	5.723.000f	2 857 540f	—	6.231 910f	2.305.040f
	1915	4.975.720f	2.314.910f	1.320.560f	5.803.860f	2.202.340f
Marchandises G. V. tonnage	1913	18.020t	12.480t	—	14.290t	2.420t
	1915	17.300t	10.280t	2.425t	12 890t	2.390t
Marchandises G. V. recettes	1913	553.000f	314 030f	—	589.720f	75.530f
	1915	563 000f	275.660f	82.240f	577.780f	104 380f
Animaux G. V. et P. V. nombre de têtes	1913	641 840A	389.750A	—	349.930A	219.060A
	1915	487 150A	237.510A	39.360A	379.040A	223.050A
Animaux G. V. et P. V. recettes	1913	468.000f	152.450f	—	417.130f	225.960f
	1915	510 000f	106.736f	214.540f	754.160f	242.220f
Marchandises P. V. tonnage	1913	2.054 000t	735 630t	—	916.520t	555 740t
	1915	1 680 670t	627.986t	383.450t	757.180t	390.0.0t
Marchandises P. V. recettes	1913	10 802 000f	5.550.840f	—	7.750.590f	5.304 320f
	1915	9 584.590f	4 694 160f	2.602.380f	6.122.850f	4.585 920f
Nature du trafic.		Céréales, pailles, fourrages, alfa, produits métallurgiques, charbons, minerais, denrées, phosphates.	Céréales, vins, alfa, paille, bois, matériaux de construction, engrais, fûts vides, moutons, crin végétal, écorces, charbons de bois.	Céréales, vins, phosphates et minerais.	Céréales, vins, engrais, minerais et phosphates.	Céréales, alfa, transport de la guerre.

(1) Y compris les militaires et marins. — (2) A partir du 1er avril 1915.

Voyageurs. — 1re classe 0,112 comme en France (1).
2e — 0,085 au lieu de 0,0756 (1) en France.
3e — 0,06 — 0,04928 (1) —

Bagages. — Comme les chemins algériens.

Articles de messagerie, marchandises et denrées. — La tarification qui est la même pour ces 3 catégories (alors que sur les chemins algériens une tarification plus basse est accordée pour le transport de denrées spécialement dénommées) est la suivante quelle que soit l'importance de l'expédition (pas de tarification spéciale par conséquent pour les envois de moins de 40 kg.) :

Jusqu'à	100 kilom.	0,45
De 100 à	200 »	0,40
Au-desus de	200 »	0,35

Une expédition de 100 kg. de tissus transportée en G. V. à 300 kilom. paiera donc par tonne (non compris les frais accessoires) :

Sur le Bône-Guelma tunisien	120f
Sur le réseau algérien	90
Sur le réseau métropolitain	102 (2)

Finances et valeurs.— Comme le réseau métropolitain 0 fr.00252 (1) par kilomètre et par fraction indivisible de 1000 fr.

Voitures. — *a*) à 2 ou 4 roues et à une seule banquette. 0f 56
b) à 4 roues et à 2 banquettes. . . . 0 7168
} par voiture et par kilomètre.

Comme sur les chemins algériens.

Animaux. — Comme les chemins algériens :

Animaux de grande	taille.	0f 20
— de moyenne	—	0 08
— de petite	—	0 04

} par tête et par kilomètre.

Marchandises de petite vitesse. — La classification générale des marchandises est la même que celle en vigueur sur les chemins algériens, sauf quelques légères modifications ; les marchandises sont rangées en 6 séries dont ci-dessous les bases :

Barème du tarif général.	1re série. . .	0f 24
	2e — . . .	0 20
	3e — . . .	0 15
	4e — . . .	0 12
	5e — . . .	0 10
	6e — . . .	0 09

} Par tonne et par kilomètre. (frais accessoires non compris).

(1) Voir le renvoi (1) page 384.
(2) Majoration de 25 °/₀ et impôt d'Etat non compris.

A 300 kilomètres ce barème, qui est un barème proportionnel, accuse : par tonne :

	Bône-Guelma	Réseau algérien (Sauf le P. L. M. algérien)	P. L. M. algérien	P. L. M. métropolitain (1)
1re série. .	72f	45f	40f	40f
2e — . .	60	40	35	40
3e — . .	45	35	30	34
4e — . .	36	31	26	28
5e — . .	30	27	22	19f 50
6e — . .	27	24	20	12

Voitures et animaux. — Comme les chemins algériens.

Tarifs spéciaux P. V. — La numérotation est la même que celle des grands réseaux. Il existe des tarifs communs entre le Bône-Guelma et le réseau algérien de même qu'avec certaines Compagnies de navigation et le P. L. M. métropolitain (2).

Règlementation. — La gestion du service des voies ferrées relève exclusivement du gouvernement de la Régence. La police des chemins de fer est règlementée par un décret beylical du 16 octobre 1897 qui reproduit dans ses grandes lignes la législation métropolitaine (loi du 15 juillet 1845 et ordonnance du 15 novembre 1846). Les attributions qu'exercent :

a) En France le Ministre des Travaux Publics.

b) En Algérie le gouverneur général.

sont confiées en Tunisie au Directeur Général des Travaux Publics.

239. — Chemins de fer marocains. La question des chemins de fer au Maroc, lit-on dans le Rapport déposé en 1916 par M. le Député Perreau-Pradier, au nom de la Commission sur le Maroc :

a été exclusivement dominée par la correspondance annexée au traité franco-allemand du 4 novembre 1911, où il était expressivement spécifié que la mise en adjudication du chemin de fer de Tanger à Fez ne serait pas primée par la mise en adjudication d'aucun autre chemin de fer marocain. Le traité franco-espagnol du 27 novembre 1912 réalisait l'accord pour la construction de la ligne Tanger-Fez.

Ces deux conventions nous obligeaient à n'entreprendre aucune construction de ligne de chemin de fer tant que ne serait pas commencée la ligne Tanger-Fez.

Se trouvant lié par une servitude dont l'Allemagne, en nous l'imposant, avait su faire une entrave à notre développement économique, le protectorat ne put apporter qu'une très faible activité à la question des chemins de fer.

(Voir la suite page 394).

(1) Majoration de 25 °/₀ et impôt d'Etat non compris.

(2) Voir le renvoi (3) page 387.

240. — RÉSEAU FERROVIAIRE (Autre que celui de l'Algérie,

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

(Extrait du Journal officiel des

DÉSIGNATION DES LIGNES	COMPAGNIES ou administration exploitante
1° Indo-Chine.	
Chemin de fer de Haïphong à Laokay et Yunnansen.	Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et de Yunnan.
Chemin de fer de Hanoï à Vinh	Administration de la colonie. . .
Chemin de fer de Hanoï à la frontière de Chine.	Idem. . . . .
Chemin de fer de Tourane à Hué et à Quang-tri et tramway de Tourane à Faïfoo. . .	Idem. . . . .
Chemin de fer de Saïgon au Khan-Hoa et de Saïgon-Mytho.	Idem . . . . .
2° Afrique occidentale française.	
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. .	Compagnie de chemin de fer de Dakar à Saint-Louis . . . . .
Chemin de fer de Kayes au Niger. . . .	Administration de la colonie. . .
Chemin de fer du Dahomey (de Cotonou à Parakou avec embranchement de Pahou au lac Ahémé)	Compagnie française du chemin de fer du Dahomey. . . . .
Tramway de Porto-Novo à Sakété (Dahomey).	Administration de la colonie. . .
Chemin de fer de la Guinée	Idem. . . . .
Chemin de fer de la Côte d'Ivoire. . . .	Idem. . . . .
Chemin de fer de Thiès à Kayes (section de Thiès à Koumpentoum et embranchements de Koalak).	Idem. . . . .
Chemin de fer de Thiès à Kayes (section de Kayes à Ambidédi)	Idem. . . . .
3° Madagascar.	
Chemin de fer de Brickaville à Tananarive.	Administration de la colonie . . .
4° Réunion.	
Chemin de fer de la Réunion	Etat. . . . .
5° Côte des Somalis.	
Chemin de fer de Djibouti à Diré-Daoua. .	Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeda
6° Nouvelle-Calédonie.	
Chemin de fer de Nouméa à Bourail . . .	Administration de la colonie. . .
7° Inde française.	
Chemin de fer de Pondichéry à Villapuram (partie comprise en territoire français). .	South Indian Railway C°. . . .
Chemin de fer de Péralam à Karikal (partie comprise en territoire français).	Idem. . . . .

(1) Section de Haïphong à Laokay, en Indo-Chine, 391 kilomètres ; section de Laokay à

COLONIAL
de la Tunisie et du Maroc).
DES COLONIES FRANÇAISES
5 mars 1914 et 4 avril 1917).

LONGUEUR exploitée au 31 décembre 1913	LONGUEUR exploitée au 31 décembre 1916	TOTAL des recettes pendant l'année 1913	TOTAL des recettes pendant l'année 1916	RECETTES par kilomètre exploité pendant l'année 1913	RECETTES par kilomètre exploité pendant l'année 1916
kilomètres	kilomètres	francs	francs	francs	francs.
(1) 859	(1) 859	7.791.017	8.629.616	9.070	10.038
493	463	2.317,255	3 285 318	4.700	6.664
202	175	317.552	481 796	1 572	2.753
481	536	1 678.635	2.381.727	4 230	4.443
264	294	4.167.692	3.432 213	15 786	13 001
555	555	1.825.5.9	1 878.321	3.299	3.384
294	294	1.154.945	946.506	3.926	3.220
75	80	257 837	209.883	3.849	2.624
587	660	3.379.345	2 837 353	5.757	4.299
315	315	1.334.443	944.607	4.236	2.999
315	417	1.487.682	1 507.544	5 095	3 615
44	44	96 331	51.683	2.190	1.177
369	386	2 655 008	3 676.734	7.586	9.525
126	126	1 470.994	1.601.087	11 675	12 706
422	762	2.975 000	3 641 000	7 050	4.778
16	29	120 289	120 165	7.518	4.143
13	13	»	»	»	»
17	17	»	»	»	»

Yunnansen. 456 kilomètres. L'ouverture à l'exploitation jusqu'à Yunnansen a eu lieu le 1er avril 1910.

Aussi durant les années 1912 et 1913 les lignes construites ont été seulement des lignes stratégiques.

Pour les besoins de notre armée et au fur et à mesure de notre occupation, des lignes (type Decauville), à écartement de 60 centimètres furent construites par le génie militaire.

Dans les années qui nous intéressent, on comptait deux lignes principales:

D'une part le chemin de fer stratégique de Salé à Dar Bel-Hamri passant par Kenitra, qui fut poussé à Meknès et à Fez en 1914.

Dautre part le chemin de fer de Rabat à Casablanca, et de Casablanca à Ber-Rechid, qui depuis a atteint Marrakech (1).

La clause acceptée en 1911 aux termes de laquelle, avons nous vu, « l'adjudication du chemin de fer de Tanger à Fez ne devait être primée par celle d'aucun autre chemin de fer du Maroc » ne nous engageait qu'envers l'Allemagne : la guerre l'a annulée. Le 1er mars 1917, a eu lieu la première adjudication de travaux du chemin de fer de la ligne de Tanger à Fez et l'on espère que l'adjudication de 3 autres lots pourra intervenir prochainement.

Le moment a donc paru opportun (projet de loi déposé à la Chambre le 22 mai 1917 portant approbation d'une Convention conclue pour la concession d'un réseau de chemin de fer au Maroc) pour « poursuivre l'exécution des chemins de fer qui, aussi nécessaires au développement du pays que celui de Tanger à Fez, doivent constituer avec ce dernier le premier réseau chérifien ».

Ce réseau doit comprendre d'après le projet de loi :

Dans le Maroc oriental, une ligne 320 kilomètres partant de Fez et aboutissant, par Taza et Oudjda, à la frontière algérienne, de façon à relier au Maroc oriental, à l'Algérie et à la Tunisie, le Maroc occidental, qui en est pour l'instant complètement séparé;

Et dans le Maroc occidental:

1° Une ligne de 85 kilomètres se détachant de celle de Tanger-Fez à Petit-Jean, pour se diriger vers Kenitra, par laquelle arrivera à ce port le trafic, tant des contrées déjà très peuplées et cultivées de Meknès et de Fez, que de la partie méridionale de la plaine du Sebou;

2° Une ligne de Kenitra à Casablanca, par Rabat, mesurant 145 kilomètres, qui non seulement amènera à Casablanca les produits de la zone Nord de la Chaouia, mais encore assurera des communications rapides entre la capitale administrative du Maroc et son plus grand centre commercial, et les reliera l'un et l'autre à Kenitra et, par suite, à Meknès et à Fez;

3° Une ligne de 80 kilomètres à peu près, partant de Kenitra, pour

---

(1) Le réseau militaire comprend actuellement les lignes suivantes :

Rabat à Casablanca	90 kilm.
Salé à Fez	246 »
Taza à Oudja	235 »
Casablanca Caïd-Tounsi (vers Ben Guerir)	153 »
Ber Rechid-Ben-Ahmed (vers Oued Zem)	49 »
Au total	773 kilm.

rejoindre le Tanger-Fez entre Souk-el-Arba et Arbaoua; elle drainera vers Kenitra le trafic d'une région très riche, celle du R'arb et de la partie septentrionale de la plaine du Sebou, et, en évitant le détour par Petit-Jean, établira des relations directes entre Rabat et Tanger;

4° Enfin une ligne Casablanca Marrakech, longue de 210 kilomètres, assurant un débouché vers Casablanca et son port à toute la partie Sud de la Chaouia et à la vaste région de Marrakech.

Soit au total 1080 kilm. (870 kilm. pour les lignes ci-dessus énumérées et 210 kilm. pour la section française du Tanger-Fez).

C. — CHEMINS DE FER ETRANGERS [1]

(Situation d'avant-guerre).

---

241. — Allemagne. Le régime d'avant-guerre des chemins de fer allemands a pris naissance en Prusse. Les premières lignes ferrées furent construites par l'industrie privée avec ou sans le concours financier de l'Etat.

L'acte du 3 novembre 1838 qui est la base de l'organisation des chemins de fer prussiens, en conférant à l'Etat des droits très importants, permettait l'exécution d'un réseau d'Etat, autrement dit la centralisation des voies ferrées entre les mains de l'Etat.

En 1849, le Parlement déclara que la reprise de tous les chemins de fer par l'Etat « devait constituer le but constant auquel le gouvernement devait tendre par tous les moyens à sa disposition » ; il en résulta qu'en neuf ans, de 1849 à 1858, le réseau exploité par l'Etat parvint à égaler et même à dépasser la longueur du réseau exploité par les Compagnies privées.

Cette idée de centralisation subit un temps d'arrêt ; elle fut reprise après la guerre de 1870, laquelle en constituant l'empire allemand et en donnant l'hégémonie à la Prusse, poussa « le chancelier à s'emparer des voies ferrées pour consolider son œuvre, assurer l'unité nationale, accroître la protection attribuée au commerce et à l'industrie par les tarifs douaniers et enfin remédier au morcellement du réseau ferré ».

La loi du 27 juin 1874 institua l'office impérial des chemins de fer.

Les chemins de fer allemands sont ou bien construits et exploités par l'Etat, ou exploités seulement par l'Etat ou bien construits et exploités par des Compagnies soumises au régime de la concession.

L'Union allemande « Verein » des chemins de fer comprenait avant la guerre actuelle tous les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie à l'exception de quelques lignes d'intérêt local ou industriel et de tramways ; elle comprenait en outre toutes les grandes lignes hollandaises, luxembourgeoises et roumaines, ainsi que les lignes belges de Liège à Maestricht, du Grand Central et du chemin de fer de Chimay et enfin le réseau ferré de Varsovie à Vienne.

---

(1) Les renseignements historiques et statistiques (a) qui suivent ont été tirés : des Pandectes françaises du Bulletin de l'office de Berne, de la Revue générale des chemins de fer et du journal des Transports.

(a) Tous les chiffres ont été arrondis pour en faciliter la lecture ; ils ont été, le cas échéant, notamment en ce qui concerne les recettes et dépenses, convertis en francs en prenant le cours d'avant la guerre.

Statistique des Chemins de fer Allemands.

1840	580	kilomètres de voies ferrées.
1850	6.050	—
1860	11 730	—
1870	19 720	—
1880	33.900	—
1890	42 870	—
1900	51.400	—
1910	61.150	—
1913	62.700	—

1913 :

2.120	kilomètres	3,40 %	Alsace-Lorraine.	62.700 kilm. dont 83 % réseau d'Etat et 17 % réseau privé.
2.270	—	3,60	Bade.	
8 340	—	13,30	Bavière.	
38.670	—	61,70	Prusse.	
3.190	—	5,10	Saxe.	
2.190	—	3.50	Wurtemberg.	
5 920	—	9,40	Autres Etats.	
		100,00 %		

En Allemagne, il existe quatre classes pour le transport des voyageurs, sauf en Bavière et dans l'Etat de Bade (trois classes seulement). Pas de billets d'aller et retour ; le tarif des voyageurs est comme en France à base kilométrique. Surtaxe de 5 à 15 % suivant les Compagnies pour utilisation des trains express et rapides.

La franchise des bagages est en général de 25 kg. Sur les lignes de la Bavière et de la Hesse, la franchise s'applique seulement aux bagages que les voyageurs peuvent garder dans les voitures (bagages à la main) et dont le poids n'excède pas 5 kg. Sur les chemins de fer badois et wurtembergeois, la franchise n'est accordée que pour les bagages à la main pesant moins de 7 kg. 500 gr. Sur les réseaux de l'*Alsace-Lorraine* et du *Grand Duché du Luxembourg* il n'est alloué aucune tolérance de bagages.

Les excédents de bagages sont taxés a raison d'un dixième (1/10) du prix du billet de 3e classe pour chaque 10 kg.

En ce qui concerne le transport des marchandises P. V. les tarifs allemands, établis avec simplicité, ne tiennent pas compte de la valeur de la marchandise ; l'élément important de la taxe est le poids ; le principe qui domine la tarification allemande est celui du transport par wagon complet.

242. — ***Angleterre.*** Les chemins de fer du Royaume-Uni, entièrement dus à l'initiative privée, sont tous entre les mains de Compagnies particulières sur lesquelles l'Etat, par l'intermédiaire du *Board of Trade* ou Ministère du Commerce, n'exerce qu'un contrôle technique succinct.

C'est au Parlement seul qu'il appartient d'ordonnner ou de permettre des grands travaux publics et notamment ceux des chemins de fer. C'est à lui que doivent s'adresser directement les Compagnies ou les particuliers qui sollicitent des concessions. L'Etat ne prend aucune initiative pour

la construction des lignes nouvelles et abandonne complètement à elles-mêmes les Compagnies.

Les concessions sont perpétuelles ; les Compagnies sont nanties d'un véritable droit de propriété. Cette aliénation indéfinie des chemins de fer se justifie en Angleterre par ce fait que l'Etat a abandonné les Compagnies à leurs propres ressources pour la construction des voies ferrées.

Les actes de concession antérieurs à 1844 n'ayant pas prévu l'éventualité d'un rachat, les lignes construites en vertu des ces actes ne pouvaient être rachetées qu'à l'amiable : c'est seulement par l'acte du 9 août 1844 que le Parlement a décidé que les lignes construites postérieurement à cette date pourraient être rachetées sous des conditions déterminées, notamment expiration d'un délai de 21 ans à partir de la concession et paiement d'une indemnité calculée en principe sur le produit net moyen des 3 dernières années multiplié par 25.

De 1845 à 1848, les concessions se multiplièrent outre mesure : ce n'est qu'après 1848 que se formèrent lès grands réseaux qui englobèrent les nombreuses Compagnies diverses existantes.

Si les Compagnies de chemins de fer de l'Angleterre et de l'Ecosse n'ont reçu aucune assistance de l'Etat ni des localités, il en a été tout autrement en l'Irlande où le gouvernement a dû intervenir, c'est lui qui a pris l'initiative de l'établissement des chemins de fer Irlandais.

C'est en 1825 que fut ouverte la première ligne ferrée en Angleterre ; les premières expériences coûtèrent des sommes énormes.

La loi organique des chemins de fer anglais est celle du 8 mars 1845.

A côté des Compagnies se trouve une institution propre à l'Angleterre et qui y rend les plus grands services : le *Railway Clearing House*, destiné à dénouer les difficultés nombreuses qui se produisent, en raison de la différence des tarifs, pour l'établissement des comptes entre les Compagnies ; cette institution fut fondée en 1842.

En Angleterre, les Compagnies de chemins de fer (1) ne sont soumises, avons-nous dit au début de cette note, qu'à un contrôle bien plus restreint qu'en France ; ce contrôle est exercé par le *Board of Trade* appelé à donner son approbation aux règlements de police intérieure et chargé de faire paraître annuellement le compte-rendu des opérations des Compagnies.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER ANGLAIS.

1830	90 kilomètres	1880	28.850 kilomètres.
1840	1.350 —	1890	32.730 —
1850	10.660 —	1900	35 300 —
1860	16.800 —	1910	37.600 —
1870	24.400 —	1913	37.740 —

(1) Principales Compagnies : Great Eastern Railway (*1.210 milles*) : — South Western Railway (*970 milles*) ; — London Brighton and South Coast Railway (*470 milles*) : — London and North Western Railway (*1.930 milles*) ; — Nord British Railway (*1.160 milles*) ; — Midland Railway (*1.900 milles*) ; — Great Western Railway (*3.070 milles*) ; — Caledonian Railway (*1.020 milles*).

1913 :

Angleterre	69.40 %	26.080	37.740 kilomètres.
Ecosse	16.40 %	6.190	
Irlande	14.50 %	5.470	

En Angleterre, la plus grande diversité règne sur les lignes ferroviaires en ce qui concerne les tarifs des voyageurs ; chaque acte de concession fixe des maxima qui varient non seulement suivant les Compagnies, mais encore d'une ligne à l'autre sur la même Compagnie. Certaines Compagnies perçoivent un prix plus élevé pour les trains express ; d'autres appliquent des tarifs différentiels à base décroissante, certaines n'ont que des tarifs à base kilométrique uniforme.

A côté des billets simples, les Compagnies délivrent des billets d'aller et retour.

La franchise de bagage varie de 25 à 54 kilog. suivant la classe du billet du voyageur.

Sauf le respect du tarif maximum prévu par l'acte de concession en ce qui concerne le transport des marchandises, les Compagnies jouissent d'une très grande liberté pour la fixation de leurs tarifs.

243. — Autriche-Hongrie. L'histoire des chemins de fer Autrichiens porte sur quatre périodes.

La 1re période, qui s'étend du commencement de la construction des chemins de fer, c'est-à-dire de 1824 jusqu'à la fin de 1841, embrasse les années pendant lesquelles l'Etat abandonne au capital privé, sans aucune participation financière de sa part, l'établissement du réseau des voies ferrées et se borne à favoriser ce dernier par l'octroi de concessions.

La 2e période, de 1841 à 1854, est celle pendant laquelle la construction par l'Etat de lignes principales d'intérêt général fut fort préconisée par le cabinet impérial, exécutée en partie mais abandonnée vers 1854 pour être laissée à la charge de l'industrie privée, d'où vente des chemins de fer de l'Etat à des sociétés anonymes.

La 3e période, de 1854 à 1879, est celle qui a vu le réseau ferroviaire prendre la plus grande extension sous le régime privé, l'Etat étant néanmoins intervenu financièrement de diverses manières.

Enfin la 4e période, qui commence en 1880, a eu pour but le rachat immédiat de la plupart des chemins de fer privés pour la constitution d'un réseau d'Etat exploité d'une manière uniforme, les chemins de fer visés devant revenir successivement la propriété de l'Etat soit par voie d'entente, soit d'après les actes de concession.

La première demande de concession pour un chemin de fer fut faite en 1823 pour le parcours en Bohème de Manthausen à Budweis ; il fut décidé qu'il serait établi par l'industrie privée.

En Hongrie, le premier chemin de fer Budapest-Vaez fut ouvert au trafic le 15 juillet 1845.

Par décision du 15 janvier 1896, il a été créé en Autriche un ministère des chemins de fer.

Statistique des Chemins de fer Austro-hongrois.

1840	140 kilomètres	1890	26.550 kilomètres.
1850	1.580 —	1900	36.900 —
1860	4.540 —	1910	44.380 —
1870	9.600 —	1913	45.450 —
1880	18.510		

1913 :

Autriche.	50.45 %	22.930	45.450 kilomètres.
Hongrie	47.20 %	21 460	
Bosnie-Herzégovine .	2.35 %	1.060	

Il existe en Autriche, trois classes pour le transport des voyageurs ; le tarif est non pas à base kilométrique unique mais à base décroissante. Surtaxe de 5 à 15 % pour utilisation des trains express et rapides.

Franchise de bagage : 25 kg. Les excédents de bagages sont taxés à raison de 5 centimes par 100 kg. et par kilomètre.

Il existe trois genres de tarifs pour le transport des marchandises : tarif général, tarifs spéciaux et tarifs exceptionnels variant suivant qu'il s'agit d'expéditions partielles ou de wagons complets.

244. — Belgique. Les chemins de fer belges comprennent des lignes administrées par l'Etat et des lignes exploitées par des sociétés concessionnaires ; il y a en outre des chemins de fer vicinaux, des tramways et des chemins de fer industriels.

Les chemins de fer administrés par l'Etat belge se subdivisent ainsi :

1° Lignes construites directement par l'Etat aux frais du Trésor Public sur projets dressés par l'administration compétente ;

2° Lignes établies à forfait pour le compte de l'Etat par des sociétés de construction sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le gouvernement ;

3° Lignes construites par des sociétés privées rachetées en toute propriété par l'Etat ;

4° Lignes construites par des sociétés privées et affermées par l'Etat ou exploitées par celui-ci pour le compte des sociétés, moyennant soit le versement d'annuités, soit le partage de recettes ou le payement d'un loyer, suivant les conventions spéciales conclues entre l'Etat et les concessionnaires ou exploitants.

Les premières lois intéressant les chemins de fer belges sont celles des 1er mai 1834 et 26 mai 1837 décrétant l'établissement par l'Etat belge d'un système complet de chemins de fer.

Le Ministre des chemins de fer, des postes et télégraphes a dans ses attributions l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

La construction d'un chemin de fer soit par l'Etat ou pour son compte, soit par une société concessionnaire et le rachat d'une concession par l'Etat, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une loi.

Statistique des Chemins de fer Belges :

1840	340 kilm.	1870	2.900 kilm.	1900	6.350 kilm.
1850	860 —	1880	4.110 —	1910	8.510 —
1860	1.730 —	1890	5.210 —	1913	8.780 (1) —

Il existe en Belgique deux tarifications pour le transport des voyageurs :

a) L'une pour les trains locaux } tarifs proportionnels à
b) L'autre pour les trains internationaux } la distance

Il n'est alloué aucune franchise de bagages : néanmoins, les voyageurs peuvent garder dans les voitures leurs bagages dont le volume ne cause aucun embarras. — On peut faire assurer ses bagages moyennant un droit de 10 centimes par 100 fr.

Les voyageurs porteurs de billets directs internationaux en provenance ou à destination de la Belgique ont droit, sur tout le parcours, au transport gratuit de 25 kg. de bagages. Les billets d'enfants donnent droit à la même franchise.

Les marchandises sont divisées en quatre classes suivant leur valeur ; les tarifs belges ne sont pas applicables quel que soit le poids de l'expédition, un minimum de tonnage variable suivant la classe est exigé :

1re classe, 400 kg. ; 2e et 3e classes, 5000 kg. ; 4e classe, 10.000 kg.,

Les expéditions de moins de 5 tonnes en 2e et 3e classes sont taxées à la 1re classe et celles de moins de 10 tonnes à la 3e classe ; à moins qu'il n'y ait dans tous les cas avantage à payer pour le minimum prévu.

245. — Espagne. La première disposition publiée en Espagne en matière de chemin de fer est une ordonnance royale du 28 mars 1830 relative à la concession d'un chemin de fer dans la province de Cadix entre Xérès de la Frontera et Sanlucar de Barrameda. Cette ordonnance a été suivie de celle du 31 décembre 1844 qui, en édictant différentes règles, approuva le cahier des charges établissant les conditions générales pour la concession des chemins de fer, et de plusieurs autres qui furent modifiées par la loi organique des chemins de fer du 3 juin 1855 modifiée elle-même par la loi du 23 novembre 1877 encore en vigueur, tout au moins dans ses parties essentielles. Cette loi s'applique à tous les chemins de fer quel que soit le système de traction employé.

Les chemins de fer se divisent en lignes de service général et en lignes de service privé ; dans la 1re catégorie sont comprises celles qui se chargent de l'exploitation publique du transport des voyageurs et des marchandises ; la 2e catégorie embrasse celles qui se chargent de l'exploitation exclusive d'une industrie déterminée ou qui servent à un usage privé.

Les chemins de fer en Espagne doivent leur existence à des entreprises privées, qui les exploitent encore aujourd'hui ; l'Etat ne possède qu'une seule ligne : celle de Madrid à Aranjuez.

(1) 50 °/₀ réseau d'Etat : 5 °/₀ Compagnies privées ; 45 °/₀ chemins vicinaux.

L'Espagne est un des Etats qui n'ont pas signé la Convention de Berne (voir II, note 212). Elle ne possède ni lois ni règlements spéciaux régissant le contrat de transport. Les dispositions applicables au transport des marchandises sont disséminées : dans le Code civil en vigueur depuis 1889, le Code de Commerce publié en 1885, dans la loi sur les chemins de fer du 23 mai 1877, dans les décrets et arrêtés ministériels.

Toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation, ainsi qu'à la police des chemins de fer, à l'application des cahiers des charges y compris les tarifs de magasinage, chargement, déchargement et transport, relèvent du Ministère de Fomento (Travaux publics, agriculture, commerce, industrie).

Statistique des Chemins de fer Espagnols :

1850	30 kilm.	1880	7.480 kilm.	1910	15.000 kilm.
1860	1.920 —	1890	9.880 —	1913	15 340 —
1870	5 480 —	1900	13.360 —		

Principales Compagnies : chemin de fer Andalous (1030 kilom.), chemin de fer de Madrid à Saragosse et Alicante (3600 kilom.), chemin de fer du Nord de l'Espagne (3680 kilom.).

Les chemins de fer espagnols ont trois classes de voyageurs (certains chemins n'en ont que deux). Aucune unification de tarif n'existe entre les diverses Compagnies ; pour une même Compagnie les bases varient elles-mêmes dans certaines proportions.

Les bagages sont admis en franchise jusqu'à 30 kilom. (15 kg. pour les voyageurs payant demi-tarif). Les excédents sont pour la plupart des Compagnies taxés par tonne kilométrique :

de 0 à 50^{k} . . . . . 1^{f} 25
au-dessus de 50^{k} . . . . 0 75.

Pour le transport des marchandises de petite vitesse, il existe un grand nombre de tarifs non seulement entre les réseaux mais même — comme pour les voyageurs — entre les lignes d'un même réseau. Certaines Compagnies ont classé les marchandises, pour la détermination des prix de transport, en trois classes, d'autres en 4, 5, 6 et jusqu'à 10 classes.

246. — Italie. L'ouverture des premières voies ferrées italiennes date de 1839. La première concession fut accordée par décret du 19 juin 1836 pour la ligne de Naples à Nocera par Torre-Annunziata avec embranchement sur Castellamare. Après modification de la concession, par un autre décret du 3 février 1838, le premier tronçon de la ligne de Naples à Portici (8 kilom.) fut livré à l'exploitation le 4 octobre 1839.

L'année suivante, en 1840, dans une autre région italienne, la Lombardie, fut ouvert le chemin de fer de Milan à Monza (13 kilom.). Deux années s'écoulèrent avant la construction de la troisième ligne, celle de Padoue à la tête du pont sur la lagune de Venise (33 kilom.) premier tronçon de concession pour la ligne entière de Milan à Venise.

En 1843, s'ouvrit une nouvelle ligne dans le Napolitain : celle de Caserte à Naples via Casselli (33 kilom.) : cette ligne fut construite par les soins et aux frais du Gouvernement qui en 1844 la prolongea jusqu'à Capoue.

La première voie ferrée en Toscane fut ouverte en 1844 : le tronçon de Livourne à Pise (19 kilom.) de la ligne de Florence à Livourne concédée le 14 avril 1838 à la Société Anonyme des chemins de fer de Léopold.

Une autre section de la ligne de Milan à Venise fut ouverte en 1846 : celle de Vicence à Padoue (30 kilm.), ainsi que celle de Milan à Treviglio (32 kilm.) appartenant à la même ligne.

En résumé, dans cette première période de 1839 à 1848 on livra à l'exploitation en Italie :

84 kilm. dans le royaume des Deux-Siciles.
112 — — Lombardo-Venitien.
156 — dans le grand duché de Toscane.
8 — dans le royaume de Sardaigne.

En 1861, après la proclamation du nouveau royaume d'Italie, commença un mouvement plus efficace au développement des voies ferrées.

Par la suite, plusieurs Compagnies se partagèrent le réseau italien :

1° Les chemins de fer de la Haute-Italie comprenant toutes les lignes de la grande vallée du Pô en partant de Bologne aux embranchements d'Alexandrie à Gênes et de Bologne à Pistoja.

2° Chemins de fer romains qui comprenaient toutes les lignes qui avaient appartenu à trois sociétés toscanes et celles appartenant déjà à la société des chemins de fer romains :

Florence, Pise, Livourne.
Empoli, Sienne.

3° Compagnie des chemins de fer méridionaux : lignes de la Vénetie déjà concédées plus celles de Bologne à Ancône, de Naples à Poggia par Bénévent.

4° Chemins de fer siciliens.

En 1885, ces réseaux fusionnèrent pour n'en former que trois : le réseau de la Méditerranée (4198 kilm.), celui de l'Adriatique (4089 kilm.) et enfin celui Sicilien (598 kilm.). Jusqu'en 1892, 1011 kilm. furent mis en exploitation sur le 1er réseau, 1140 kilm. sur le 2e et 295 kilm. sur le 3e.

Tout en confiant, pour une durée de 60 ans, l'exploitation du réseau ferroviaire italien à trois compagnies, le gouvernement — qui avait spécifié sa participation aux bénéfices — se réserva le droit de rachat dès expiration de la 20e et de la 40e année ; il usa de ce droit en 1905.

Les chemins de fer forment donc depuis cette époque un réseau d'Etat à la tête duquel est placé un Directeur général ; à ce réseau — rattaché au Ministère des Travaux Publics — ont été incorporés en 1906 les chemins de fer méridionaux et les lignes dites vénitiennes qui avaient été concédées à des Compagnies privées.

En 1901, le réseau d'Etat avait une longueur de 13050 kilm. sans

compter les 23 kilm. du détroit de Messine où le service se fait avec des ferry-boats et 183 kilm. de lignes exploitées pour le compte de diverses sociétés.

Statistique des Chemins de fer Italiens :

1840	8 kilm.	1870	6.210 kilm.	1900	15.790 kilm.
1850	430 —	1880	8.740 —	1910	16.960 —
1860	1.800 —	1890	12.910 —	1913	17.400 — (1)

Transport des voyageurs. — Les bases sur lesquelles est établi le tarif général varient suivant que le voyageur emprunte les trains directs ou les trains omnibus et mixtes. Les deux sortes de tarifs (trains directs, trains omnibus et mixtes) ne sont appliqués que pour des parcours inférieurs à certaines distances variables suivant la nature des trains et les classes (trois classes comme en France) ; au-delà de ces parcours limites, on fait application d'un tarif dit différentiel à bases décroissantes.

Il existe, comme en France :

a) Des billets d'aller et retour dont la durée de validité est moins étendue qu'en France :

b) Des billets circulaires ;

c) Des billets à itinéraires combinés ;

d) Des billets d'abonnements (autrement dit des cartes d'abonnement).

Transport des bagages. — En Italie, la franchise des bagages n'existe pas ; le voyageur est seulement autorisé à conserver avec lui, dans le compartiment, les colis à mains qui ne doivent pas dépasser comme poids et dimension 20 kg. et $0^{m3},0375$.

Jusqu'à 150 kilom. les bagages paient 0,479 par tonne et par kilom. (en France, les excédents de bagages — voir I, note 163 — sont taxés (2) à 0,50 ou 0,40 par tonne kilométrique suivant que leur poids atteint ou dépasse 40 kg) ; au-delà de cette distance, le tarif est différentiel.

Transport des marchandises. — Trois vitesses sont utilisées pour le transport des marchandises : la grande vitesse, la petite vitesse accélérée et la petite vitesse ordinaire.

Les marchandises P. V. sont rangées en huit classes et réparties suivant leur nature en 23 catégories. Le tarif général est un tarif proportionnel ; le principe différentiel est appliqué aux tarifs spéciaux (P. V. A. ou P. V.) ; les prix — qu'il s'agisse de prix de barèmes ou de prix faits — ne sont ordinairement applicables que par wagon complet.

La réglementation italienne en ce qui concerne les infractions : fausses déclarations quant au poids ou à la nature, déclassement des voyageurs, utilisation de billets falsifiés, périmés, etc... est bien plus rigoureuse que la réglementation française, une pénalité est toujours appliquée, elle est en fonction mathématique de la taxe de transport évitée ou du prix du billet, sans préjudice des poursuites légales.

---

(1) 79 °/₀ réseau d'Etat ; — 21 °/₀ réseau privé.

(2) Majoration et impôt non compris.

247. — *Russie*. La première ligne construite en Russie fut celle de Pétrograd à Pavlosk ; elle fut créée en 1836 aux frais d'une Société anonyme. En 1842, il fut décidé de construire un chemin de fer entre Pétrograd et Moscou aux frais du Trésor Public ; commencée en 1843, cette ligne ne fut entièrement livrée à la circulation que le 1er novembre 1854.

C'est également en 1841 que fut entreprise la construction des chemins de fer de la Pologne : une ligne partant de Varsovie à la frontière autrichienne inaugurée en 1845 fut exploitée tout d'abord par l'Etat qui la rétrocéda en 1857 à une Compagnie privée.

La construction, aux frais de l'Etat, des chemins de fer de Pétrograd à Varsovie fut sanctionnée par un ordre impérial du 15 février 1851 et une section de cette ligne — celle de Pétrograd à Gatchina — fut livrée à la circulation en 1853.

La guerre de Crimée mit en évidence la nécessité de construire de nouvelle lignes ferrées et un groupe de capitalistes reçut en 1857 l'autorisation de fonder une société anonyme au capital de 250 millions de roubles (667 millions de francs, rouble 2 fr. 67) sous la raison sociale « grande Société des chemins de fer russes, pour construire un réseau de 4.000 verstes (4268 kilomètres 1 verste = 1.067 mètres) destiné à terminer celui de Pétrograd à Varsovie et à Nijni-Novgorod et construire des lignes entre Moscou et Théodosie et entre Orel et Libau.

Au commencement de 1858, le comité de la Bourse de Riga entreprit la construction du chemin de fer de Riga à Dvinsk ; la même année fut décidé l'établissement de la ligne du Volga au Don et en 1859 fut entreprise la construction des chemins de fer de Moscou à Jaroslawl, de Saratow et Riga à Mitau.

Malgré la situation très difficile des finances et du crédit en Russie, la construction des chemins de fer préoccupa vivement les pouvoirs publics ; des concessions furent accordées entre 1861 et 1884 pour la construction :

a) Du chemin de fer d'Odessa à Kiew avec raccordement aux lignes projetées à Théodosie et à Libau, soit un parcours de 1400 verstes (1494 kilm.) ;

b) Des lignes d'Odessa à Berditchew et à Koursk par Kiew ;

c) De la ligne d'Odessa à Kiew avec embranchement jusqu'au Dniester ;

d) D'une voie ferrée entre Moscou et la Mer Noire.

Au mois de mai 1872, la Compagnie du chemin de fer Riga-Mitau reçut le droit de prolonger son réseau jusqu'à Mojeiki sur un parcours de 96 kilm. et le 15 avril 1873 fut livré à l'exploitation le chemin de fer de Kiew à Brest.

Au cours de l'année 1880 fut décidée la construction, aux frais de l'Etat, du chemin de fer Kazanka-Khatzepetowka, d'une longueur de 502 kilom. qui reçut le nom de ligne Catherine. Après la construction de cette ligne qui inaugure la période de la création de chemins de fer aux frais de l'Etat, le gouvernement se décida à construire le chemin de fer stratégique de Polessié (1147 kilm.).

En 1890 le réseau d'Etat russe ne représentait que 30 °/₀ de l'ensemble

du réseau ferré d'intérêt général ; en 1900, la proportion s'est élevée à 70 % ; elle est restée depuis lors à peu près stationnaire.

Tous les chemins de fer de l'Europe sont soumis, sauf en ce qui concerne les tarifs placés sous la surveillance du Ministère des Finances, à la haute surveillance du Ministère des voies et communications.

Il n'y a pas de concurrence entre les Compagnies privées et l'Etat, les tarifs étant les mêmes de part et d'autre.

Un trait original de l'exploitation des chemins de fer russes (1) est la variété des combustibles employés pour chauffer les locomotives : bois sur les lignes du Nord et de la Baltique et sur le chemin de fer Nicolas, charbon dans la région du Donetz, de la Petite Russie et sur les lignes de Moscou à Varsovie et à la frontière allemande, naphte aux environs du Volga.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER RUSSES
(Y COMPRIS LA FINLANDE).

1840	30 kilm.	1870	11.230 kilm.	1900	48.100 kilm.
1850	500 —	1880	23.530 —	1910	59.560 —
1860	1.590 —	1890	30.940 —	1913	70.700 —

1913 :

Réseau d'Etat.			
En Europe . 35.970 kilm.	46.920	66,4 %	70.700 kilomètres.
En Asie . . 10.950 —			
Réseau privé	20.069	28,4 %	
Réseau Finlandais. . . .	3.720	5,2 %	

En Russie, il existe trois classes pour le transport des voyageurs, le tarif est établi par zones de distance avec surtaxe pour l'utilisation des trains express.

Franchise de bagages : 1 poud (16 kg.).

248. — Suisse. La construction des voies ferrées n'a été entreprise en Suisse qu'à une époque relativement rapprochée. L'ouverture de la première ligne (Zurich-Baden 21 kilom.) eut lieu en 1847 peu de temps après la construction et la mise en exploitation par la Compagnie française des chemins de fer de l'Est du tronçon Saint-Louis-Bâle.

Ce n'est qu'en 1853, c'est-à-dire après la promulgation des lois fédérales du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et du 28 juillet 1852 concernant l'établissement et l'exploitation de chemins de fer, que le réseau suisse commença à se développer d'une manière sérieuse et systématique. A la fin de 1854, la longueur des lignes exploitées dans ce pays s'élevait à 39 kilom., il passa successivement à 209 kilom. fin 1855, 338 kilom. fin 1856, 517 kilom. fin 1857, 701 kilom. fin 1858, 939 kilom. fin 1859, pour atteindre en 1864, 1302 kilom. soit en 10 ans une plus-value de (1302-209) 1093 kilom. représentant un accroissement moyen de 110 kilom. par année.

L'histoire des chemins de fer suisses (1) débute par une période (1852-

(1) *Journal des Transports*, mars 1914.

1872) pendant laquelle les cantons ou bien concèdent la construction à des Compagnies privées, ou bien interviennent parfois eux-mêmes comme entrepreneurs ou actionnaires.

La loi du 28 juillet 1852, qui inaugura cette phase des concessions cantonales, enleva à peu près toute compétence en matière de chemins de fer à la confédération hélvétique : les concessions, en effet, lui sont bien soumises mais elle ne peut refuser de les approuver que pour des motifs stratégiques.

Le morcellement du réseau ne tarda pas à amener des conflits et des plaintes qui firent naître l'idée de remettre les chemins de fer à la confédération. C'est alors qu'intervint la loi du 27 décembre 1872, qui donna à la confédération le droit de concéder les lignes de chemins de fer, au moment même où s'amorçait la question du Gothard (1).

Une deuxième phase est celle ces concessions fédérales ; de 1872 à 1897, le réseau des chemins de fer privés continue à se développer sous ce nouveau régime, il passe de 1470 à 2800 kilomètres et 5 grandes Compagnies : Jura-Simplon, Central Suisse, Nord-Est, Union Suisse et Gothard arrivent à le concentrer entre leurs mains.

Vers 1891, la question du rachat des Compagnies par l'Etat déjà étudiée en 1883 et 1888, revient sur l'eau ; le Conseil Fédéral entre dans plusieurs Compagnies par des achats d'actions et conclut même une convention d'achat du Central que le peuple repousse dans un referendum. La partie qui semblait perdue est regagnée, elle aboutit à la loi du 15 octobre 1897 que le peuple ratifie cette fois à 200.000 voix de majorité.

Il fallut plusieurs années pour réaliser le rachat du Central (1900), du Nord-Est (1901), de l'Union Suisse et du Jura Simplon (1903) ; le rachat du Gothard ne s'est fait qu'en 1909.

L'Administration des chemins de fer fédéraux (C. F. F.) se distingue des autres Administrations de chemins de fer d'Etat par son autonomie administrative et financière. La gestion des C. F. F. est complètement industrielle et les bénéfices ne peuvent être versés au budget général de l'Etat, le budget des C. F. F. étant absolument distinct de celui de la Confédération.

Statistique des Chemins de fer Suisses.

1850	36 kilomètres		1890	3.200 kilomètres.	
1860	1.000 —		1909	3.790 —	
1870	1.440 —		1910	4.700 —	
1880	2.470 —		1913	4.900 —	(2)

(1) La Compagnie du chemin de fer du Gothard s'est constituée le 6 décembre 1871 pour la construction et l'exploitation de la ligne du Gothard. Les travaux de construction du Gothard commencèrent avec le percement du grand tunnel en 1872, le percement était achevé le 29 février 1880, soit en un peu moins de 8 ans, tandis que celui du tunnel du Mont-Cenis (13 kilm.) inauguré le 26 décembre 1870, moins long de 2 kilm avait nécessité une durée de 14 ans. La ligne du Saint-Gothard fut ouverte en 1882, elle ne tarda pas à faire une concurrence très sérieuse à la ligne du Mont-Cenis.

(2) Chemins de fer fédéraux 52 % — Autres Compagnies 38 % — Tramways 9 % — Funiculaires 1 %.

Il existe 3 classes pour le transport des voyageurs ; il n'est pas perçu de surtaxe pour l'utilisation des trains express.

Les voyageurs peuvent garder dans les voitures leurs bagages, dont le poids ne dépasse pas 10 kg. Tout bagage excédant 10 kg. est soumis à la taxe et doit être enregistré. Il est perçu 5 centimes par 100 kg. et par kilom.

Les prix du transport des marchandises sont calculés en règle générale d'après le poids. Il existe 2 classes de tarif pour les envois par expéditions partielles : les classes 1 et 2. Les taxes de la classe 2 sont appliquées aux marchandises qui lorsqu'elles sont expédiées par wagons complets sont soumises aux tarifs spéciaux I, II et III. Les autres marchandises paient les prix de la classe I.

Sont transportées aux prix des classes A (par 5^{t}) et B (par 10^{t}) toutes les marchandises qui remises par wagon complet ne bénéficient pas des tarifs spéciaux I, II et III.

Sont transportés aux prix des tarifs spéciaux I, II et III les articles attribués à ces tarifs dans la classification des marchandises. Chacun des trois tarifs se subdivise en deux catégories dont la première (désignée par la lettre *a*) est applicable aux wagons chargés de 5000 kg. et la deuxième (désignée par la lettre *b*) aux wagons chargés de 10.000 kg.

Enfin, il existe certains tarifs, dits exceptionnels, applicables, pour certaines marchandises dénommées, sur des parcours déterminés.

250. — CHEMINS DE FER DU MONDE DE 1830 à 1913.

(Longueur en kilomètres).

(*D'après la Revue générale des chemins de fer et le Bulletin de l'Office de Berne*).

ANNÉES	Europe	Amérique	Afrique	Asie	Australie	Totaux
1830	130 (1)	70 (2)	—	—	—	200
1840	2.950	4.750	—	—	—	7.700
1850	23.540	15.060	—	—	—	38.600
1860	52.340	53.970	350	880	360	107.900
1870	104.500	93.700	1.400	5.300	1.800	206 700
1880	168.000	174 600	4.700	15.900	7 800	371.000
1890	223.000	323.800	9.400	33.000	18 800	608.000
1900	283.500	403.000	18.500	61 600	25.000	791.000
1905	309.400	460.200	27.000	81.400	28.000	906 000
1910	333.800	526.400	36.900	101.900	31.000	1.030.000
1913	346.200 31.35 °/₀	570.000 51.65 °/₀	44.300 4 °/₀	108.100 9.80°/₀	35.400 3.20°/₀	1.104.000
Ouverture des premiers chemins de fer.	1825	1827	1860	1853	1854	(1) France 40. Angleterre 90. (2) Etats Unis

4e PARTIE

QUESTIONS DOUANIÈRES

QUATRIÈME PARTIE

QUESTIONS DOUANIÈRES

251. — Historique des droits de douane. Les droits de douane constituent un impôt et sont établis par la loi ; ils ne peuvent être augmentés ni diminués que par une loi (1). (Arrêt de la Cour de Cassation, 24 mars 1857).

Ces droits (PALLAIN, *Traité des Douanes françaises*) furent à l'origine des taxes *ad valorem* ; lorsque se fit sentir la nécessité de protéger les marchandises contre l'arbitraire des agents du fisc, on convertit, pour les principales marchandises, ces taxes en droits spécifiques : ainsi se constituèrent les tarifs.

Les droits de douane poursuivent un double but :

a) Fiscal,

b) Protecteur,

c'est-à-dire qu'ils sont destinés « soit à procurer simplement des ressources à l'Etat soit à assurer à la production nationale une protection efficace sur le marché intérieur contre la concurrence étrangère ».

Le premier tarif des douanes nationales fut voté dans les séances des 31 janvier, 1er février, 1er et 2 mars 1791 et promulgué le 15 mars de la même année. La première loi pour l'exécution du tarif des droits d'entrée et de sortie (les droits de sortie furent supprimés successivement par les lois des 18 avril 1855, 18 juin 1857 et 16 mai 1863) dans les relations du Royaume avec l'Etranger remonte au 6-22 août 1791.

Depuis cette époque, la législation des douanes a été modifiée par

---

(1) La mesure du « *Cadenas* » (loi du 13 décembre 1897) est l'autorisation accordée au gouvernement de rendre provisoirement applicables (par décret pris en Conseil des ministres) les dispositions des projets de loi portant relèvement des droits de douane, sur les céréales ou leurs dérivés, les vins, les bestiaux ou viandes fraîches de boucherie, dès que ces projets, émanant de son initiative, auront été déposés. Toutefois ces marchandises conserveront le bénéfice de l'ancien tarif lorsqu'il sera justifié qu'à une date antérieure au dépôt d'un projet elles ont été embarquées directement pour un port français ou mises en route directement d'Europe à destination de la France.

Dans le cas où lesdits projets seraient retirés par le Gouvernement ou rejetés par le Parlement, ou si la quotité des droits définitivement votés était inférieure à celle des droits proposés par le Gouvernement et provisoirement perçus, il sera tenu compte aux importateurs de la différence payée en trop.

d'autres lois nombreuses, par des arrêtés, des ordonnances, des décrets. La première loi du 17 décembre 1814 forme aujourd'hui, avec celle de 1791, la base de notre législation douanière.

Le tarif de 1791 ne fut en réalité qu'un tarif préparatoire ; le premier tarif officiel des douanes remonte à 1817 ; il fut modifié à maintes reprises, en dernier lieu en 1892, modifications imposées par l'essor industriel par suite des échanges économiques et des progrès considérables réalisés dans toutes les branches de l'industrie.

Le tarif de 1892, malgré les retouches dont il avait été l'objet à plusieurs reprises, était lui-même devenu incomplet et sur certains points suranné : ayant, après dix-huit ans, subi les atteintes du temps, un remaniement s'imposait : il fut réalisé par la loi du 29 mars 1910 dont les dispositions sont devenues exécutoires à partir du 1er avril 1910.

Par décret du 26 frimaire an II (16 décembre 1793) le service des douanes — qui faisait partie du Ministère des contributions publiques — fut rattaché au Ministère des Affaires Etrangères ; il fit partie du Ministère des Finances, un an après ; il fut ensuite (27 juin 1811) rattaché au Ministère du Commerce qui venait d'être créé et reporté le 6 décembre 1814 par ordonnance Royale au Ministère des Finances auquel il appartient encore.

Une proposition de loi déposée récemment par M. Tournade, député, a pour objet le rattachement au Ministère du Commerce de la Direction générale des douanes.

252. — ***Importation.*** Toute marchandise entrant en France et en provenance soit de l'étranger (pays d'Europe ou pays extra-européens), soit de la Corse, du pays de Gex et de la zone franche, soit de l'Algérie, de la Tunisie et des Colonies françaises, est importée.

253. — ***Exportation.*** Par réciprocité, toute marchandise sortant de France et à destination d'un des pays indiqués plus haut est exportée.

254. — ***Destination commerciale donnée aux marchandises entrant en France.*** Les marchandises qui entrent en France, c'est-à-dire qui sont importées, peuvent être mises en consommation (hors le cas où la loi les frappe de prohibition), entreposées, expédiées en transit, réexportées. Certaines marchandises peuvent aussi être déclarées pour l'importation temporaire.

255. — ***Marchandises mises en consommation.*** Ces marchandises, si elles ne sont pas prohibées par la loi, doivent être déclarées en vue de la visite douanière pour l'acquittement des droits, s'il y a lieu.

256. — ***Marchandises entreposées.*** Ces marchandises n'acquittent les droits, le cas échéant, qu'au moment où elles sont retirées de l'entrepôt (où elles ont été conduites), pour la consommation.

257. — ***Marchandises de transit ou réexportées.*** Les marchandises qui transitent et celles qui sont réexportées sont affranchies des

droits d'entrée. Exemple : Un envoi de thé venant de Chine et entrant en France par Marseille ne sera soumis à aucun droit de douane s'il ne fait que transiter en France pour l'Angleterre. Ce même envoi, au lieu d'être adressé à un destinataire anglais, l'est à un commissionnaire parisien qui le fait diriger en entrepôt ; il donne ultérieurement l'ordre de réexporter ce thé à Londres : la réexportation se fera sans payement de droit de douane.

258. — Marchandises admises temporairement. Ces marchandises doivent, dans les délais déterminés, recevoir le complément de main-d'œuvre en vue duquel elles ont été importées et être réexportées ou bien réintégrées en entrepôt. Nous étudierons plus longuement la question lorsque nous parlerons de l'admission temporaire.

259. — Marchandises en dépôt. Les marchandises constituées en dépôt pour défaut de déclaration de consommation n'acquittent éventuellement les droits qu'à leur sortie du dépôt pour la consommation.

260. — Qu'entend-on par pays de provenance. Le pays de provenance est celui d'où la marchandise a été importée en droiture, c'est-à-dire en transport direct.

261. — Qu'entend-on par pays d'origine. Le pays d'origine est celui où la marchandise a été récoltée, s'il s'agit d'un produit naturel, ou fabriquée s'il s'agit d'un produit manufacturé. Le pays d'origine pour un produit manufacturé est celui où ce dernier a été fabriqué et non celui d'où la matière première a été tirée.

262. — Transport direct par mer. Par transport direct par mer, on entend le transport effectué par un même navire, depuis le lieu de départ jusqu'à celui de destination, sans escale ou avec accomplissement des conditions auxquelles la formalité d'escale est accordée.

Lorsque les marchandises ont été chargées au point de départ sur le navire même qui les apporte en France, le transport est considéré comme direct.

Le transport direct par mer n'est pas interrompu par les escales faites, dans un ou plusieurs ports étrangers, pour y opérer des chargements ou des déchargements, lorsque les marchandises ayant droit à un régime de faveur n'ont pas quitté le bord. Il ne doit pas en principe avoir été chargé, dans les ports d'escale, de marchandises similaires passibles de droits plus élevés.

Soit par exemple trois caisses de soieries chinoises embarquées à Shanghaï à destination de Marseille ; ces soieries ne peuvent bénéficier du tarif minimum — nous verrons plus loin ce qu'on entend par tarif minimum — que sur justification d'origine ; le navire fait escale à Bombay pour y décharger certaines marchandises et en charger d'autres ; s'il y était chargé des soieries indiennes (comme les importations de l'espèce en provenance des Indes anglaises ne bénéficient pas du tarif minimum) le béné-

fice du tarif minimum aux soieries chinoises qui nous occupent, ne pourrait en principe être accordé.

263. — Transport direct par terre. Ne sont considérées comme importées en droiture par terre (art. 23 de la loi du 16 mai 1863) que les marchandises qui ont été conduites, sans emprunt de la mer, depuis le pays de provenance jusqu'en France, soit par les routes de terre et les voies de fer, soit par les fleuves, rivières et les canaux.

264. — Des différents droits de douane. — Droit compensateur. — Droit protecteur. — Droit prohibitif. — Droit ad valorem. — Droit spécifique.

Droit compensateur. — Un droit de douane est dit compensateur quand la quotité en est posée de telle sorte qu'en s'ajoutant au prix de revient de la marchandise étrangère (prix d'achat et prix de transport) elle forme, pour cette marchandise, un prix de revient total égal à celui de la marchandise similaire produite dans le pays même.

Droit protecteur. — Le droit devient protecteur (c'est-à-dire qu'il est appelé à protéger la fabrication nationale) dès qu'il dépasse la limite du droit compensateur.

Droit prohibitif. — Il devient prohibitif quand il porte la marchandise étrangère à un prix tel qu'elle ne peut même plus être importée.

Droit ad valorem. — On entend par droit « ad valorem » celui qui a pour base la valeur déclarée de la marchandise ; il est de n °/₀ de cette valeur.

Droit spécifique. — Le droit spécifique est perçu, au contraire, quelle que soit la valeur des objets, d'après leur poids, leur volume, leur contenance ou leur nombre.

Exemple :

Les produits chimiques. . .	sont taxés *ad valorem*
Les machines.	sont taxées au poids
Les canots	sont taxés d'après leur volume
Les boissons	sont taxées d'après la contenance
Les chapeaux.	sont taxés à la pièce.

265. — Tarif minimum. — Tarif général. — Le tarif des douanes se compose de deux éléments distincts : le tarif général et le tarif minimum.

Tarif minimum. — Le tarif minimum n'est appliqué qu'aux marchandises originaires des pays qui font bénéficier les marchandises françaises d'avantages corrélatifs et qui leur appliquent leurs tarifs les plus réduits.

Tarif général. — Le tarif général est applicable dans tous les autres cas.

Certaines marchandises, notamment les farines de froment, les céréales, les marrons et châtaignes, les noix, les graines oléagineuses, le cacao, etc..., bien qu'originaires d'un pays jouissant du tarif minimum, sont taxées au tarif général, ces marchandises n'étant pas reprises au tarif minimum.

266. — Poids brut. — Poids demi-brut. — Poids net. — Poids net réel ou effectif. — Poids net légal. — Tare légale.

Poids brut. — Le code des douanes de 1791 pose en principe que sauf les exceptions prévues par la loi : « toutes les marchandises paient les droits au poids brut » ; le poids brut est celui qui résulte du pesage du contenu et du contenant, c'est-à-dire le poids cumulé du contenu et de toutes ses enveloppes tant extérieures qu'intérieures.

Poids demi-brut. — Par poids demi-brut, on entend le poids cumulé du contenu et de ses emballages intérieurs, pour certaines marchandises spécialement désignées : les « conserves de viande en boîtes » par exemple. Le colis accuse un poids brut de 92 kg. la caisse formant emballage extérieur pèse 10 kg. : le poids demi-brut sera de 82 kg. (c'est-à-dire le poids de la marchandise et des boîtes en fer-blanc).

Poids net. — La règle posée par le code des douanes de 1791 comporte une première exception qui embrasse toutes les marchandises tarifées à plus de 10 fr. les 100 kg., lesquelles doivent toujours être taxées au poids net (loi du 16 mars 1863).

Poids net réel ou effectif. — Poids net légal. — Tare légale. — Le poids net est réel ou légal. Le poids net réel (ou effectif) est le poids de la marchandise dépouillée de tous ses emballages extérieurs et intérieurs (y compris les objets servant, dans l'intérieur des colis, au pliage, à la séparation ou à l'arrangement des marchandises) : le poids net légal se calcule en déduisant du poids brut du colis la tare légale, c'est-à-dire la tare que la loi du 27 mars 1817 (art. 7) a déterminée pour le cas où le déclarant n'aurait pas demandé en temps utile que la liquidation des droits fût établie sur le poids net effectif.

Certains commerçants, en raison de la fragilité des objets importés, préfèrent souvent payer les droits sur le poids net légal plutôt que de faire le net effectif, ce qui obligerait le déballage complet des objets.

Soit, par exemple, une caisse de statuettes en albâtre accusant un poids brut de 92 kg., ces statuettes qui pèsent en réalité 65 kg., payant un droit de douane de 12 fr. les 100 kg., sont donc taxées au net réel ; mais le destinataire, en raison du danger que présentent le déballage et le réemballage, demande l'application de la tare légale : il déclarera donc (en indiquant sur sa déclaration de consommation (Voir IV, note 273), ce qu'on entend par déclaration de consommation — l'application de la

tare légale) un poids net légal de 81 kg. : poids brut 92 kg. — 12 °/₀ de 92 (tare légale) ou 11 kg = 81 kg.

Le tableau des droits de douane indique les tares légales actuellement applicables pour certaines marchandises; ces tares varient de 0,75 °/₀ à 20 °/₀ suivant les marchandises et la nature de l'emballage.

Les droits doivent toujours être liquidés au *net-réel* pour certaines marchandises, et en ce qui les concerne, le poids net effectif doit être par suite toujours énoncé dans la déclaration de consommation, par exemple l'opium, le café en caisses ou en futailles des pays étrangers, les dentelles, les ouvrages et les tissus de soie, etc...

267. — Brut proportionnel. Lorqu'un même colis renferme des marchandises d'espèces différentes, mais toutes taxées au brut, le poids de l'emballage se répartit proportionnellement sur chacune des marchandises que contient le colis (art. 9 de la loi du 1er août 1792).

Soit une caisse pesant brut 150 kg. en provenance d'Italie renfermant :

130 kg. { 40 kg. d'une marchandise (*a*) payant 10f les 100 kg. de droits d'entrée
30 (*b*) 6 —
60 (*c*) 3 —

On déclarera comme suit en ce qui concerne les poids :

(*a*) 40k 150 soit 40k 100 (1) $\left(\frac{150\times40}{130}\right)$
(*b*) 34 610 — 34 600 $\left(\frac{150\times30}{130}\right)$
(*c*) 69 230 — 69 200 $\left(\frac{150\times60}{130}\right)$

A) Lorsque des marchandises taxées au brut sont réunies à des marchandises taxées au net, la taxe n'est perçue au brut que sur les premières de ces marchandises et seulement en proportion de leur poids partiel.

B) Dans la pratique, pour simplifier les opérations, la douane peut, d'accord avec le déclarant, ajouter une tare de 20 °/₀ au poids net constaté ou admis des marchandises imposées au brut pour tenir lieu du brut proportionnel.

Soit une caisse pesant brut 250 kg. en provenance d'Italie renfermant comme ci-dessus :

200 kg. { 130 kg. { 40k d'une marchandise (*a*) payant 10f de droits d'entrée / 30 — (*b*) — 6 — / 60 — (*c*) — 3 — } taxe au brut
et en plus
70k { 25k — (*d*) — 50 — / 45 — (*e*) — 69 — } taxe au net

(1) Pour la pesée des marchandises taxées aux 100 kg. (brut ou net) à moins de 300 fr. les 100 kg on néglige les fractions de kilogramme lorsque les colis pèsent plus de 150 kg. l'un, et les fractions du demi-kilogramme lorsque les colis pèsent 150 kg. ou moins.

On déclarera comme suit en suivant la méthode (A) :

1re	marchandise	(*d*)	net 25k	
2e	—	(*e*)	— 45k	
3e	—	(*a*)	brut proportionnel	$\frac{250\times40}{200}=50^k$
4e	—	(*b*)	—	$\frac{250\times30}{200}=37\ 500$
5e	—	(*c*)	—	$\frac{250\times60}{200}=75$

Suivant la méthode (B) plus avantageuse pour le commerce :

1re	marchandise	(*d*)	net 25k	
2e	—	(*e*)	— 45k	
3e	—	(*a*)	— $40^k + 20\ \%=48^k$	brut
4e	—	(*b*)	— $30^k + 20\ \%=36$	—
5e	—	(*c*)	— $60^k + 20\ \%=72$	—

268. — Du transit. — Transit ordinaire. — Transit international.

Transit. — Le transit est un régime qui permet à des denrées ou marchandises de traverser la France ou le rayon des douanes ou de circuler en France pour retourner à l'étranger, sans être pour cela soumises à l'acquittement des droits qui ne sont établis qu'en raison de la consommation ; en un mot, le transit est la faculté du transport en franchise par notre territoire des marchandises passibles de droits de douane (loi du 17 décembre 1814).

Le transit se divise en transit ordinaire et en transit international.

Transit ordinaire. — Le transit ordinaire a lieu par toutes les voies indistinctement, l'emprunt de la mer excepté, sous la responsabilité des expéditeurs.

Le transit ordinaire n'a lieu que sous la garantie d'une déclaration portant soumission cautionnée (c'est-à-dire que la déclaration doit être signée par l'ayant droit et par une personne se portant caution, la douane se réservant d'ailleurs le droit d'accepter ou non la caution) de représenter (dans un délai déterminé) les marchandises en vue de l'acquittement des droits s'il y a lieu.

Cette déclaration, qui est déposée en double expédition, doit être établie dans les termes d'une déclaration de consommation, c'est-à-dire contenir toutes les indications nécessaires au calcul éventuel des droits. L'une des expéditions reste au bureau des douanes, l'autre ou primata est remise à l'expéditeur pour faire l'office d'acquit-à-caution.

Le plombage des colis est obligatoire pour les marchandises expédiées en transit ordinaire, à moins qu'elles ne puissent être plombées (lois du 17 décembre 1814 et 9 février 1832), la garantie du plombage est remplacée par le prélèvement d'un échantillon — qui est plombé — à l'égar

des fluides et liquides en futailles (décisions ministérielles des 13 janvier et 23 avril 1853).

Si l acquit-à-caution n'est pas déchargé, c'est-à-dire si la marchandise n'est pas représentée au bureau désigné (à moins qu'elle n'ait péri par force majeure dûment constatée) le soumissionnaire encourt une peine qui, s'il s'agit d'une marchandise tarifée — ce qui est presque toujours le cas — peut consister en une amende de 500 fr. et dans tous les cas représente au moins le payement du quadruple des droits de douane.

Transit international. — Les marchandises (ou bagages) à expédier sous ce régime sont, à moins de soupçons de fraude, dispensées au passage à la frontière de la visite de la douane. Elles sont placées dans des wagons, compartiments, paniers ou sacoches qui sont plombés par la douane. Certains colis, des malles fermées à clef, par exemple, présentant des conditions d'inviolabilité suffisantes peuvent être plombés isolément à découvert (plombage à nu).

Le transit international s'effectue exclusivement par chemin de fer sous la responsabilité des Compagnies ; il ne peut avoir lieu que d'une gare de douane sur une autre gare de douane.

Lorsque l'opération de transit international commence dans un bureau de la frontière française de terre ou de mer (Modane, Marseille, Bordeaux, Cerbère, etc...) la douane se borne à dénombrer les colis, après reconnaissance de leurs marques et numéros et à en surveiller la mise en wagon.

Dans les deux cas, c'est-à-dire qu'il s'agisse d'une importation par mer ou par terre, la Compagnie de chemin de fer remet à la douane une feuille de route (soumission de douane) distincte par lieu de destination, à laquelle sont annexées des déclarations spéciales (feuilles de gros. Voir IV, note 270).

Dans cette soumission, qui accompagne les envois, la Compagnie s'engage à représenter à la douane d'arrivée, dans un délai déterminé, les marchandises ou bagages.

La caractéristique du transit international étant l'extrême simplicité des opérations auxquelles donne lieu ce régime, il en résulte des frais moins élevés de dédouanement et de manutention ainsi qu'une plus grande rapidité dans la réexportation des marchandises aux points de départ et d'arrivée.

Au point de vue économique, le transit international fournit un aliment important de trafic à nos chemins de fer et à nos ports en facilitant le passage, sur notre territoire, des produits échangés par les pays voisins entre eux ou avec les pays d'outre-mer. Ces transports et la main-d'œuvre qu'ils entraînent contribuent à accroître la richesse nationale.

Le transit international permet aux commerçants établis dans les villes de l'intérieur pourvues d'un bureau de douane : Paris, Lyon, Lille, Toulouse, etc... de procéder eux-mêmes aux opérations de dédouanement, sans avoir à supporter les frais et les risques de détérioration de marchan-

dises d'une visite détaillée à la frontière. Enfin il facilite l'approvisionnement des entrepôts et donne ainsi plus de commodité au commerce pour faire ses achats.

Toute la garantie du service des douanes repose sur le plombage.

269. — ***Soumission de douane***. C'est, nous venons de le voir, la pièce qui accompagne la marchandise expédiée sous le régime du transit international ; elle est soumise au droit du timbre administratif de 0 fr. 75 sauf s'il s'agit essentiellement de colis postaux (les soumissions les reprenant sont exemptes du droit de timbre).

Cette pièce porte engagement par la Compagnie de représenter les colis, repris à la soumission, dans le délai fixé, à la douane de destination avec les plombs intacts — si les colis ont été plombés à nu — ou avec le plombage intact de l'agrès ou du wagon renfermant les colis, sous peine d'amende, pouvant atteindre 2500 fr. pour chaque rupture constatée (double décime et demi-décime compris).

270. — ***Déclarations de douane ou Feuilles de gros***. Il s'agit ici de la déclaration de douane que tout expéditeur doit joindre au moins en double :

a) A sa lettre de voiture internationale, s'il s'agit d'un envoi en provenance d'un des Etats participant à la Convention de Berne (la forme de ces déclarations varie suivant les pays étrangers) ;

b) Au bulletin postal, s'il s'agit d'un postal international ;

c) A sa déclaration d'expédition, s'il s'agit d'un envoi d'outre-mer transitant par Marseille, Le Havre, etc... (dans ce cas c'est le transitaire qui établit la déclaration de douane) ; d'une expédition en provenance d'Espagne (l'Espagne n'a pas encore adhéré à la Convention de Berne), là aussi la déclaration sera libellée par le transitaire terrestre : ou enfin d'une expédition en provenance de la zone franche ou du pays de Gex.

Les déclarations de douane (qu'en terme douanier on nomme couramment « feuilles de gros ») doivent indiquer les marques, numéros et nombre des colis, la nature de l'emballage, le poids brut par colis, la nature de la marchandise, son poids net, son volume, sa contenance, suivant le cas, sa valeur, etc... ; elles doivent être datées et signées par l'ayant droit.

Un décret en date du 25 octobre 1916 a rendu obligatoire, à partir du 1er décembre 1916, pour les services de l'Etat comme pour les particuliers, *l'énonciation de la valeur* dans les déclarations d'entrée relatives aux marchandises taxées au poids, au nombre à la mesure ou exemptes de droits, cette prescription s'appliquant aussi aux marchandises exportées.

La valeur à l'importation est le prix en francs à l'arrivée dans les ports ou bureaux frontières de France, déduction faite des droits de douane et des taxes intérieures, ainsi que des escomptes adoptés par le commerce ; à l'exportation, c'est également le prix en francs dans nos ports ou sur nos frontières de terre, frais de transport intérieur compris, c'est-à-dire au point effectif de sortie (circulaire de la direction générale des douanes).

271. — Entrepôts de douane. — Entrepôts réels. — Entrepôts fictifs. Le régime des entrepôts a été autorisé pour les marchandises provenant des colonies par l'édit de septembre 1664 et les arrêts du conseil des 10 septembre 1668, 19 mai 1670 et 12 août 1671 ; une ordonnance de février 1687 l'autorisa pour les marchandises de toute origine.

Les marchandises placées en entrepôt sont réputées hors de France pour ce qui concerne la perception des droits ; elles sont à cet égard dans les mêmes conditions que celles qui arrivent directement de l'étranger.

A la sortie de l'entrepôt, elles sont traitées, quant à la quotité des droits applicables, comme si elles arrivaient à ce moment du pays d'où elles ont été importées et elles peuvent recevoir toutes les destinations auxquelles les importations peuvent donner lieu, c'est-à-dire être mises en consommation (payer les droits), réexportées (retournées à l'étranger), réentreposées (dirigées sur un autre entrepôt).

L'utilité des entrepôts s'explique par ce fait que, si toute marchandise devait être soumise aux droits dès son entrée en France, notre commerce serait pratiquement dans l'impossibilité de revendre à l'étranger des marchandises étrangères. Un négociant du Havre ne pourrait pas, par exemple, réexpédier en Angleterre, dans des conditions normales, des cafés du Brésil. D'un autre côté, certaines marchandises — comme le thé — payant des droits relativement assez élevés, si elles ne sont pas originaires d'une de nos colonies, peuvent être entreposées de façon que les droits ne soient payés qu'au fur et à mesure des enlèvements partiels, alors qu'il faudrait une mise de fonds quelquefois importante si le payement était réclamé pour la totalité, dès l'importation, dans le cas où la mise en entrepôt n'existerait pas.

L'entrepôt, qui est considéré comme un territoire neutre, est réel ou fictif.

Entrepôt réel. — L'entrepôt réel est établi dans un local gardé par la douane et fermé à deux clefs dont l'une reste entre les mains de la douane (loi du 8 floréal an XI qui organisa le système des entrepôts). Il existe des entrepôts réels notamment à Nice, Marseille, Bordeaux, Nantes, Brest, Saint-Malo, Caen, Rouen, Le Havre, Dieppe, Boulogne, Calais, Paris, Orléans, Lyon, Chambéry, Toulouse, etc...

Le *Journal officiel* publia le 3 janvier 1918 le texte de la loi du 29 décembre 1917 relative à la réforme du régime des entrepôts de douane. Une des principales caractéristiques de cette loi est la faculté accordée à l'entrepositaire d'effectuer, en entrepôt réel, pour la réexportation, les mélanges de produits étrangers avec d'autres produits étrangers (ce qui n'était pas permis avant ladite loi de janvier 1918, les marchandises devant sortir de l'entrepôt dans l'état où elles avaient été entreposées) ou avec des marchandises nationales ou nationalisées par le paiement des droits.

Le législateur a voulu ainsi donner satisfaction aux aspirations du commerce français d'exportation qui s'est plaint, à maintes reprises, de se trouver en état d'infériorité manifeste par rapport à ses concurrents des entrepôts étrangers ; privé de la faculté d'opérer certains mélanges qui

sont de pratique constante dans les autres pays, l'accès des marchés extérieurs lui était pour ainsi dire fermé.

Entrepôt fictif. — L'entrepôt fictif (même loi de floréal) est établi dans des magasins particuliers, dont la douane n'a pas la clef, mais où elle a libre accès pour reconnaître l'existence des marchandises par voie de recensement ; d'un autre côté, l'entrepositaire est tenu de fournir caution pour garantir les droits et amendes qui pourraient devenir exigibles, soit à l'expiration des délais de l'entrepôt, soit par suite de soustractions ou déficits.

Il n'existe pas d'entrepôt fictif à Paris, il en existe à Nice, Marseille, Cette, Bayonne, Bordeaux, Nantes, Lorient, Morlaix, Grandville, Rouen, Calais, etc...

272. — Surtaxe d'origine. La surtaxe d'origine vise exclusivement le transport indirect de produits d'origine européenne. Elle ne s'applique qu'à un très petit nombre de produits d'origine européenne qui sont par conséquent passibles de surtaxes lorsqu'ils arrivent d'un autre pays d'Europe que celui dont ils sont originaires (Loi du 11 janvier 1892).

Cette surtaxe n'est pas uniforme ; elle varie de 0 fr. 75 à 5 fr. les 100 kg.

Soit un envoi d'anis vert (45 kg. brut — 40 kg. net) d'origine italienne mais de provenance suisse, les droits seront ainsi calculés :

Anis vert (douane tarif minimum).	40k à 15f les 100k = 6f00	6f80
Surtaxe d'origine.	40k à 2 les 100k = 0 80	

273. — Surtaxe d'entrepôt. Sont passibles d'une surtaxe d'entrepôt, dans tous les cas d'importation d'un pays d'Europe, les produits d'origine extra-européenne (Loi du 11 janvier 1892).

La quotité de la surtaxe d'entrepôt — comme celle d'origine — figure en regard de chaque article dans le tarif des douanes. Certaines marchandises sont frappées d'une surtaxe spéciale à chacune d'elles, les autres sont assujetties à une surtaxe uniforme de 3 fr. 60 les 100 kg.

Il y a lieu de considérer qu'on entend par « entrepôts » (il ne faut pas faire ici de confusion avec les entrepôts réels ou fictifs dont nous avons parlé page 420) les pays d'Europe (Loi du 27 mars 1881) et par pays hors d'Europe tous les pays situés hors des limites géographiques de l'Europe ; par conséquent les contrées de l'Asie et de l'Afrique baignées par la mer Noire et la Méditerranée, aussi bien que les contrées plus lointaines (Loi du 16 mai 1883). L'expression « surtaxe d'entrepôt » visant les colis importés d'Europe, mais étant d'origine extra européenne, s'explique donc d'elle-même.

Soit, par exemple,

a) Un envoi de porcelaine décorée (140 kg. brut, 120 kg net) en provenance d'Espagne mais originaire du Maroc ; les droits seraient ainsi calculés :

Droit de douane	20f00 les 100k × 120k = 24f00	28f32
Surtaxe d'entrepôt	3 60 les 100k × 120k = 4f32	

b) Un envoi de pelleteries préparées (lièvres blancs) 200 kg. brut et 120 kg. net, en provenance d'Italie, mais originaires de Tripoli ; ces pelleteries sont exemptes de droit de douane, mais la surtaxe d'entrepôt (3 fr. 60 les 100 kg. sur le poids brut) n'en serait pas moins applicable.

274. — *Dépôts de douane*. Le régime du dépôt n'est jamais assigné aux marchandises par leurs propriétaires. On ne déclare pas (1) les marchandises pour le dépôt, on n'ordonne pas la mise en dépôt, on la subit, car elle constitue dans la généralité des cas une mesure de coercition.

La mise en dépôt est la sanction du défaut de présentation d'une déclaration de consommation dans le délai légal qui est de 3 jours pour les marchandises importées par mer (Loi du 4 germinal an II) ; il est instantané pour les marchandises importées par les frontières de terre ; mais, dans la pratique, l'administration admet que le dépôt ne soit constitué que 11 jours après l'arrivée des marchandises.

275. — *Admission temporaire*. Certaines marchandises étrangères (les instructions douanières en donnent la liste) destinées à recevoir un complément de main-d'œuvre en France ou à y être fabriquées, modifiées, réparées, transformées, etc... sont admises temporairement en franchise de droits, sous la condition d'être réexportées ou réintégrées en entrepôt dans un délai déterminé, lequel ne peut excéder 6 mois. (Loi du 5 juillet 1836 art. 5.)

Le bénéfice de ce régime qui constitue une des formes de la suspension des droits dont le transit et l'entrepôt sont les deux autres modes ne peut être accordé à aucune industrie nouvelle qu'en vertu d'une disposition législative, après avis du Comité Consultatif des Arts et Manufactures. (Loi du 11 janvier 1892.)

L'admission temporaire n'a lieu que sous la garantie d'une déclaration portant soumission cautionnée, laquelle est déposée en double expédition. L'une des expéditions reste au bureau d'émission, l'autre est remise à l'importateur et fait office d'acquit-à-caution ; elle doit être représentée au moment de la réexportation ou de la constitution en entrepôt des produits fabriqués, réparés ou transformés (Décret du 18 avril 1897).

276. — *Drawback*. Drawback est un mot anglais ; le fait qu'il exprime (remboursement à la sortie des droits perçus à l'entrée), a toujours été réputé d'invention anglaise.

Avec le régime de l'admission temporaire, les marchandises étrangères destinées à être mises en œuvre, réparées, transformées, etc... pour être ensuite réexportées ou mises en entrepôt sont exonérées des droits d'entrée et il n'y a pas, dès lors, de restitution à effectuer à la sortie du produit fabriqué, réparé ou transformé. L'admission temporaire et le Drawback atteignent le même but ; avec le Drawback on rend ce qu'on a reçu, avec l'admission temporaire on n'a rien à rendre puisqu'on n'a rien reçu.

---

(1) Pallain, *Traité des Douanes françaises*.

Le Drawback intéresse trois catégories de marchandises : les produits sucrés, les beurres et viandes salés et les tissus de coton simples ou mélangés ; ce sont les seules marchandises qui jouissent à l'exportation d'une restitution de droits ; mais alors que, pour les tissus, il s'agit d'un remboursement partiel (60 °/₀ des droits correspondant aux quantités de fils de coton importés perçus à l'entrée sur ces fils destinés à être mis en œuvre) pour les beurres et les viandes salés et les produits sucrés, il s'agit du remboursement des taxes intérieures (sur le sel et le sucre) et non des droits de douane.

277. — Trusts. — Cartels. — Dumping. Les économistes s'accordent à reconnaître que l'organisation des « trusts » et des « cartels » a été l'une des principales causes de l'essor considérable de l'industrie allemande depuis cinquante ans. En quoi consistent donc ces deux systèmes qui n'existent pas en France et qu'il ne faut pas, en effet, confondre avec le régime des primes ou plutôt celui de l'admission temporaire et du drawback limité au remboursement plus particulièrement des taxes intérieures pour les produits exportés. L'admission temporaire ne constitue en fait qu'une facilité, le drawback, même pour le remboursement des droits des filés de coton compris dans les tissus exportés, n'a rien de commun avec le système des primes.

Le cartel comme le trust doivent, d'après M. Hauser, professeur à l'Université de Dijon, être considérés comme une forme de la concentration industrielle. Mais tandis que le trust est l'absorption de toute une série d'entreprises par l'entreprise la plus forte, le cartel est une organisation fédérative qui laisse subsister les entreprises individuelles, celles-ci renoncent simplement, en entrant dans le syndicat ou cartel, à une part déterminée de leur autonomie industrielle ou commerciale. Juridiquement, le cartel se présente sous l'aspect d'une société par actions entre divers producteurs pour la vente en commun de la généralité ou de certaines catégories de leurs produits. Il n'absorbe donc, ni en théorie ni en fait, la totalité de la production industrielle du pays. Toutes les industries et dans la même industrie tous les produits ne sont pas également susceptibles d'être soumis à la règle syndicale. Les conditions les plus favorables à l'organisation d'un cartel sont : l'uniformité du produit, une certaine égalité dans le prix de revient et les conditions de fabrication, l'absence d'un succédané facile à substituer à ce produit.

Cette organisation présuppose un état psychologique déterminé. L'industriel qui entre dans un cartel perd le droit, pour la catégorie de ses produits qui est syndiquée, de vendre directement et librement au consommateur. Il est, en outre, assujetti à une législation très rigoureuse, à une vraie discipline de fer qu'assure une armée d'inspecteurs.

Les premiers cartels n'avaient pas été conçus en Allemagne en vue de favoriser l'exportation ; ils avaient pour objet de limiter simplement la concurrence et de s'opposer à la surproduction et à l'avilissement des prix sur le marché intérieur. Ce n'est qu'après la crise de 1873 et des années

suivantes que les ententes d'industriels firent appel à la protection douanière qui commença à jouer en 1879. C'est entre 1880 et 1885 que se produisit l'essor des cartels ; c'est alors aussi qu'ils commencèrent à pratiquer le dumping qui consistait à établir, pour le même produit, deux prix ou deux échelles de prix : un prix relativement élevé sur le marché intérieur ; des prix plus bas, variables suivant les cas, sur les marchés extérieurs.

Le syndicat allemand pour la fabrication des rails de chemins de fer a pu de la sorte vendre ses produits à 115 marks en Allemagne et à 85 marks à l'étranger, le fer en barres 125 marks à l'intérieur et 100 marks à l'extérieur, les clous respectivement à 250 et 140 marks. De pareilles différences faussent absolument le jeu des droits de douane des Etats que l'on veut approvisionner.

278. — Bons d'ouverture pour établissement ultérieur des déclarations de douane en vue de la visite des marchandises importées en France. Ceux qui reçoivent des marchandises de l'étranger, de la Corse, des Colonies françaises, du pays de Gex, etc... peuvent être autorisés, avant le dépôt de leur déclaration, à examiner ces marchandises — ils peuvent même être autorisés à prélever des échantillons — afin de reconnaître l'espèce, la qualité ou la valeur de ces marchandises ; mais cette facilité n'est accordée par le service des douanes que sous les mesures de précautions nécessaires pour prévenir les abus et sous la condition que les employés du service resteront étrangers à cet examen préalable, ce qui veut dire que si le prélèvement d'un échantillon et l'examen des marchandises doivent être effectués en présence du service, celui-ci n'a aucun conseil à donner sur la manière de déclarer la marchandise.

Un déclarant qui a fait une fausse déclaration quant au poids, à la nature ou à la valeur de la marchandise importée, est donc mal venu à dire qu'il a déclaré sans examiner la marchandise, se basant notamment sur les indications fournies par son expéditeur sur la facture d'envoi, puisque les instructions douanières lui permettent, précisément pour éviter de faire une fausse déclaration, d'examiner et même de prélever un échantillon pour s'assurer de la nature exacte de la marchandise et savoir par suite dans quels termes du tarif douanier elle doit être déclarée.

279. — Déclaration en détail ou déclaration de consommation. Il s'agit ici de la déclaration de consommation que le déclarant doit déposer à la douane pour permettre au service de vérifier, s'il le juge à propos, la marchandise importée.

Un délai de 11 jours à partir de l'arrivée de la marchandise est accordé pour le dépôt de la délaration de consommation, mais, afin d'éviter l'encombrement des gares de douane, le Ministre des Finances a décidé, en juillet 1917, que les marchandises importées non déclarées en détail dans les trois jours de leur arrivée dans les gares seront en conséquence constituées en dépôt (Voir IV note 274), et transportées par les soins de la Compagnie de chemin de fer aux frais et risques des destinataires

dans les locaux de l'entrepôt réel des douanes : cette mesure prise d'abord pour les gares de douane parisiennes a été étendue à toutes les autres gares de douane.

Ces déclarations, qui doivent être établies en double expédition, doivent contenir toutes les indications nécessaires pour l'application du tarif. Toute déclaration doit, par conséquent, indiquer la nature, l'espèce et la qualité des marchandises, leur provenance, leur origine.

On doit en outre y énoncer :

Le poids (pour les marchandises taxées au poids) ;

La mesure ou le nombre (pour les marchandises taxées à la mesure ou au nombre) ;

La valeur (pour les marchandises taxées *ad valorem*) ;

Le nom et l'adresse de la personne à qui les marchandises sont adressées.

En marge des déclarations doivent être mis les marques et numéros des balles, caisses, tonneaux, etc...

280. — Changements aux déclarations. Ceux qui ont fait des déclarations n'y peuvent rien changer sous quelque prétexte que ce soit, et la vérité ou la fausseté des déclarations doit être jugée sur ce qui a été primitivement déclaré. Néanmoins, si, dans le jour de la déclaration et *avant visite*, le déclarant reconnaît une erreur quant au poids, au nombre, à la mesure ou à la valeur (une erreur quant à la nature ne peut être rectifiée), il peut la rectifier en représentant identiquement les mêmes colis et les mêmes marchandises. Ce délai écoulé, toute demande en rectification doit être repoussée. (Loi du 6/22 août 1791. Titre II, art. 12).

281. — Vérification des marchandises. Les vérificateurs des douanes (agents chargés de la visite des marchandises et de la liquidation des droits) ont le droit :

Soit de tenir les déclarations de consommation pour exactes ;

Soit de procéder à la vérification des marchandises.

Les taxes sont perçues dans le premier cas, suivant l'espèce, le poids, le nombre, etc... déclarés ; dans le second cas, d'après le résultat de la vérification et ce indépendamment, quand il y a lieu, des peines encourues pour fausse déclaration.

La vérification peut être complète ; elle peut aussi être effectuée par épreuves pour la quantité ou pour la qualité et même à la fois pour la quantité et la qualité.

Aucun texte de loi ne s'oppose à ce que la douane procède à la vérification et à la contre-vérification des marchandises et denrées importées, tant que ces marchandises et denrées, non retirées par les destinataires, sont encore sous sa main.

L'exercice de ce droit est essentiel tant pour prémunir la douane contre les erreurs des expéditeurs, ses propres erreurs et les tentatives de fraude, que pour lui permettre de percevoir les taxes dues et qu'elle a la charge de recouvrer.

282. — ***Expertise légale***. Il arrive assez fréquemment qu'un déclarant conteste la reconnaissance du service des douanes, prétendant que la marchandise importée ne rentre pas, d'après lui, dans la catégorie de tel produit passible d'un droit plus élevé que celui que le déclarant entend payer.

Soit par exemple des chaises que le service prétend être sculptées (75 fr. les 100 kg.) alors que le déclarant prétend qu'elles sont simplement moulurées (50 fr. les 100 kg.).

Pour trancher le différend, les deux parties ne peuvent avoir recours qu'à l'expertise légale. En effet, les contestations relatives à l'espèce, à la qualité, à l'origine ou à la valeur des marchandises, doivent être déférées (décret, loi du 5 août 1810) aux commissaires experts institués près du Département du Commerce.

Jusqu'en 1810, les contestations entre la douane et le commerce nécessitant une expertise furent réglées suivant le droit commun : les déclarations des experts ne liaient donc pas le juge. Un système spécial d'expertise fut organisé pour les affaires de douane par le décret du 5 août 1810 (1) et complété par la loi du 27 juillet 1822 (art. 19) (2) qui forme encore aujourd'hui la base de la législation sur la matière. Mais, jusqu'en 1881, il n'y eut pas égalité de situation entre les deux parties, douane et déclarant ; l'autorité administrative désignait les commissaires-experts et leurs adjoints.

Cette inégalité a été sensiblement atténuée, sans toutefois être supprimée, par la loi du 7 mai 1881 (art. 4) (3) qui laisse le soin au déclarant de choisir son expert, car, en effet, il existe toujours au ministère (du

---

(1) *Art. 2 du décret du 5 août 1810.* — Lorsque les préposés des douanes soupçonneront qu'il y a fausseté dans la déclaration sur les espèces ou qualités, ils enverront des échantillons à notre directeur général des douanes, qui les fera vérifier par les commissaires experts attachés au Ministère de l'Intérieur et auxquels, pour chaque vérification, seront adjoints deux fabricants ou négociants choisis par notre Ministre de l'Intérieur.

S'il est reconnu que les déclarations sont fausses, les marchandises seront saisies et confisquées.

(2) *Loi du 27 juillet 1822, art. 19.* — Il y aura près du Ministère de l'Intérieur, trois commissaires experts, chargés de statuer sur les doutes et difficultés qui peuvent s'élever relativement à l'espèce, à l'origine ou à la qualité des produits, pour l'application des droits...

Le Ministre leur adjoindra, pour chaque affaire, et selon sa nature, au moins deux négociants ou fabricants, qui auront voix consultative.

(3) *Loi du 7 mai 1881, art. 4.* — L'article 19 de la loi du 27 juillet 1822 est modifié et complété comme il suit :

Les deux négociants ou fabricants adjoints aux commissaires-experts pour chaque affaire de douane seront à l'avenir désignés l'un par la douane, l'autre par le déclarant et choisis sur une liste que dressera, chaque année, la Chambre de Commerce de Paris. Dans le cas où l'une des parties refuserait de désigner son arbitre, cette désignation sera faite, sur la même liste, à la requête de l'autre partie, par le juge de paix du canton dans lequel sera situé le bureau d'importation. Si les deux experts tombent d'accord, le comité d'expertise légale enregistrera leur décision qui sera définitive. En cas de désaccord, le comité d'expertise, opérant dans les conditions prescrites par l'article 19 de la loi du 27 juillet 1822, remplira le rôle de tiers-arbitre et décidera en dernier ressort.

commerce et non plus de l'intérieur) 3 commissaires-experts nommés par le gouvernement, constituant ce que l'on désigne d'ordinaire sous le nom de « comité d'expertise ».

La liste des experts adjoints qui devait, aux termes de la loi de 1881, être dressée chaque année par la Chambre de Commerce de Paris, est dressée depuis la loi du 11 janvier 1892, chaque année par les Ministères du Commerce et des Finances, après consultation des Chambres de Commerce ; cette liste peut comprendre non seulement des fabricants et négociants, mais toutes les personnes possédant, soit par la pratique des opérations commerciales ou industrielles, soit par leurs connaissances techniques, agricoles, commerciales ou scientifiques, une compétence spéciale pour les objets en litige.

En résumé, les experts sont seuls compétents pour statuer sur les contestations relatives à l'espèce, à l'origine ou à la valeur des marchandises ; leurs décisions — qu'ils ne sont pas tenus de motiver — sont définitives et les tribunaux ne peuvent, dans aucun cas, substituer leurs propres appréciations à celle des experts ni recourir à des modes de preuve autres que l'expertise légale laquelle est sans frais pour le déclarant, pour statuer sur ces contestations (arrêt de la Cour de Cassation du 15 avril 1899).

Il n'y a pas à recourir à l'expertise légale lorsque le service a la certitude absolue de la fausseté de la déclaration et que cette certitude résulte de constatations matérielles ; tels sont les cas de déclarations reconnues fausses quant au poids, à la mesure, à la provenance ; l'infraction doit alors être immédiatement constatée.

Les experts légaux (les commissaires-experts) ne sont ni les défenseurs ni les mandataires de la douane — à l'encontre des deux experts adjoints choisis, l'un par la douane, l'autre par le déclarant qui eux, ont pour mission de défendre les intérêts de leurs mandants (1). Les commissaires-experts (qui, avons-nous vu, ne jouent le rôle de tiers-arbitres qu'en cas de contestation entre les experts-adjoints, ne sont, disons-nous, ni les défenseurs ni les mandataires de la douane ; ce que la loi attend uniquement d'eux, c'est le règlement impartial des contestations qui leur sont soumises ; ce sont, d'une façon générale (Piétra, *De l'expertise légale*) et comme tous les experts, *des délégués de la justice et, comme tels, ils doivent rester indépendants des parties.*

Pour le même motif, ce ne sont pas des mandataires ; un mandat suppose un contrat par lequel une personne est chargée par une autre de la représenter et d'agir au mieux des intérêts qui lui sont confiés ; cette mission n'est pas celle des experts légaux. Enfin, ce ne sont pas non plus des

---

(1) Il appartient au déclarant qui fait appel à l'expertise légale, de documenter l'expert qu'il a choisi et il a — art. 317 du Code de procédure civile — le droit de faire les mêmes communications à l'expert choisi par la douane qui ne peut dans ces conditions se refuser à faire connaître au déclarant le nom de l'expert qu'elle a désigné pour examiner le litige.

agents de l'Etat (Cour de cassation 8 août 1876) : un agent reçoit des instructions, des ordres : or, aucune autorité n'en peut donner aux commissaires experts qui, à cet égard, possèdent en principe, une indépendance absolue.

Nous allons examiner comment avant la guerre opérait la douane dans les différents Etats européens, en ce qui concerne les contestations entre les déclarants et les douanes. Le très documenté ouvrage de M. Piétra sur l'*Expertise légale* nous donne à ce sujet de très intéressants renseignements.

Allemagne. — Les contestations relatives à la qualification des marchandises sont soumises au bureau principal des contributions et des douanes. Elles peuvent être portées en appel devant la direction provinciale des contributions et en dernier lieu devant le Ministre des Finances de Prusse ou la Chancellerie impériale, suivant que le différend s'est produit en Prusse ou dans un autre Etat allemand. Le Ministre des Finances ou le Chancelier de l'Empire soumet le litige à la Commission technique de l'industrie dont la décision est définitive. Cette Commission est placée près du Ministre du Commerce.

Ces diverses autorités jugent en dehors de la présence des intéressés, qui ont seulement la faculté de soumettre à la douane, outre leurs propres observations, l'opinion des experts qu'ils ont pu consulter. Cette opinion, d'ailleurs, n'a que la valeur d'un simple renseignement.

C'est, en somme, une procédure purement administrative qu'emploie l'Allemagne pour solutionner les litiges douaniers.

Angleterre. — Il faut d'abord remarquer qu'en Angleterre les droits doivent être liquidés par le déclarant lui-même et versés ou garantis avant la vérification. Si les agents des douanes contestent l'exactitude des liquidations présentées par les importateurs, l'affaire est portée devant le Conseil des Douanes composé de trois commissaires choisis par le Gouvernement parmi les fonctionnaires de la Trésorerie.

Dans un délai de 3 mois, l'intéressé peut se pourvoir contre cette décision devant l'une des cours de justice de Westminster, d'Edimbourg ou de Dublin. Il n'y a pas de commission d'expertise, mais chaque partie peut produire les témoignages des experts de son choix.

En résumé, la solution des litiges douaniers peut comprendre deux phases : la première, purement administrative, la seconde, exclusivement judiciaire.

Autriche-Hongrie. — C'est le bureau de douane où s'est élevée la contestation, qui est appelé à statuer en premier ressort. La décision peut faire l'objet d'un appel devant la Direction de district et ensuite devant la Direction générale. Enfin l'affaire peut être portée devant le Ministre des Finances autrichien ou hongrois, selon le cas et, en dernier lieu, devant la cour administrative. Tout comme celle de l'Allemagne, la procédure est purement administrative.

Belgique. — 1° *Contestations relatives aux marchandises taxées ad valorem*. Aux termes des règlements belges, lorsque la douane juge insuffisante la valeur déclarée, elle a le droit de retenir la marchandise en payant à l'intéressé le prix indiqué par lui, augmenté de 10 %. Toutefois, l'importateur peut, s'il le préfère, demander l'estimation de la marchandise par des experts. Il doit faire connaître son option au moment où la douane annonce son intention d'exercer le droit de préemption (1). Le défaut d'option immédiate implique la renonciation à l'expertise.

Le déclarant et le chef de la douane choisissent chacun un expert ; en cas de désaccord, un tiers arbitre est nommé par les deux experts ou, s'ils n'arrivent pas à s'entendre sur ce choix, par le Président du Tribunal de commerce du ressort.

2° *Marchandises soumises à des droits spécifiques*. — Les contestations portant sur la nature ou l'espèce des marchandises sont tranchées par l'administration à qui le service local transmet un échantillon du produit en litige, ainsi qu'un rapport détaillé. Le déclarant doit souscrire l'engagement de s'en rapporter, à tous égards, à la décision de l'administration.

Bulgarie. — Les contestations entre les bureaux de douane et les négociants, pour les marchandises soumises à des droits spécifiques, doivent être soumises à la décision d'une Commission technique spéciale instituée au Ministère des Finances.

L'organisation de cette Commission, composée de trois membres nommés pour un an, est toute administrative. C'est, en effet, le Ministre qui choisit les commissionnaires parmi des négociants et des industriels ou parmi les fonctionnaires de la douane en retraite ou encore en activité.

Les décisions de la Commission des experts sont définitives ; elles ont force de loi.

Pour les marchandises taxées *ad valorem*, la douane et le réclamant choisissent chacun un expert ; en cas de partage, les experts désignent un tiers arbitre ; s'il y a désaccord entre eux, celui-ci est nommé par le Tribunal.

Danemark. — Lorsque la douane conteste l'exactitude de la valeur déclarée par l'importateur, la valeur réelle est établie soit par l'administration des douanes, en prenant pour base les prix du marché dans le pays, au moment du dédouanement, soit en recourant à une estimation qui est ordonnée, à la requête de la douane, par l'autorité du lieu où le droit doit être payé. Cette autorité judiciaire désigne les experts.

Espagne. — Les litiges qui s'élèvent entre la douane et le commerce au sujet de la qualification des marchandises sont déférés à une

(1) Le droit de préemption qui existait autrefois dans notre législation douanière, à l'époque où la plus grande partie des marchandises était taxée *ad valorem*, a été supprimé par la loi du 7 mai 1881.

Commission mixte composée de l'Administrateur principal de la douane, d'un négociant patenté choisi par l'intéressé et d'un vérificateur des douanes nommé par l'Administration et autre que celui qui a soulevé la contestation. La Commission peut faire intervenir des techniciens, des experts, choisis l'un par la douane, l'autre par le déclarant ; ces deux experts nomment, s'il y a lieu, un troisième spécialiste chargé de les départager.

On peut faire appel des décisions de la Commission devant le Ministre des Finances ou la Direction générale des douanes selon le montant des droits contestés.

Grèce. — 1° *Marchandises soumises à des droits spécifiques.* — Les contestations sont tranchées par le Ministre des Finances qui est tenu de prendre l'avis d'une Commission composée :

a) Du conseiller judiciaire ou du conseiller légal agissant au nom de ce dernier ;

b) Du chef du département des mines et monopoles ;

c) D'un inspecteur des finances nommé par décret royal.

2° *Marchandises imposables à la valeur.* — Les différends sont tranchés par deux experts nommés, l'un par la douane, l'autre par l'importateur. Un tiers-arbitre choisi par l'autorité administrative ou à défaut par le juge de paix statue en dernier ressort.

Italie. — La loi italienne du 13 novembre 1887 prévoit deux degrés de juridiction représentés l'un par la Chambre de Commerce, l'autre par le Ministre des Finances.

Première juridiction. — Les Chambres de Commerce peuvent déférer l'examen à une Commission d'expertise qu'elles nomment au siège du principal bureau de douane et elles donnent leur avis en tenant compte du rapport du Comité des experts. La douane et le déclarant ont un délai de 15 jours pour se pourvoir auprès du Ministre des Finances contre la décision rendue.

Deuxième juridiction. — Le Ministre statue à titre définitif sur la controverse après avoir pris l'avis du Comité consultatif des experts de la douane, avis auquel il n'est pas tenu de se conformer. Ce Comité, présidé par un conseiller d'Etat désigné par le Ministre, comprend 10 membres dont 5 sont élus par les Chambres de Commerce, les 5 autres sont choisis par le Ministre parmi les membres du Conseil supérieur de l'instruction publique, des Conseils de l'agriculture, des mines, de l'industrie et du commerce et parmi les professeurs de l'enseignement technique.

Pays-Bas. — Les contestations relatives aux marchandises soumises à des droits spécifiques sont tranchées, en appel, par le Ministre des finances en cas de non-accord entre la douane et le déclarant.

Celles concernant les produits taxés à la valeur sont déférées à la Commission d'évaluation (il en existe une par province ou par deux ou plusieurs provinces) qui se compose de négociants et d'industriels nommés en partie par le Ministre des Finances (jusqu'à concurrence du tiers de la liste), par les tribunaux d'arrondissements situés dans le ressort de la Commission et par les Chambres de Commerce et d'industrie désignées à cet effet.

Le Directeur des douanes désigne, pour chaque cas, trois de ces commissaires, ainsi que l'endroit où ils doivent siéger. Ces 3 membres doivent être pris : un parmi ceux nommés par le Ministre, un autre parmi ceux désignés par les Tribunaux et le troisième parmi ceux choisis par les Chambres de Commerce et d'industrie. Chaque commissaire indique la valeur qu'il attribue à la marchandise litigieuse. En cas de partage des voix, on prend comme évaluation celle des trois qui n'est ni la plus élevée ni la plus basse.

En dernier ressort, le Directeur et le déclarant peuvent faire intervenir le Conseil d'appel qui comprend 24 membres dont 6 sont nommés sur la proposition du Ministre des Finances, 3 par le Tribunal d'arrondissement d'Amsterdam, 3 autres par celui de Rotterdam et 2 par chacune des 6 Chambres de Commerce désignées à cet effet. Sur ces 24 membres, le Président du Conseil d'appel en désigne 7 pour statuer sur le litige : 2 parmi ceux nommés par le Ministre, 2 parmi ceux désignés par les Tribunaux et 3 parmi ceux élus par les Chambres de Commerce.

Les décisions sont prises à la majorité des voix : en cas de partage, la valeur de la marchandise est déterminée par la moyenne de celles fixées par les 7 membres.

Portugal. — Les litiges douaniers sont tranchés administrativement ; toute contestation entre les agents et les commerçants est portée en premier lieu devant le conseil des vérificateurs qui se réunit au moins une fois par semaine au siège de la douane principale. Chaque vérificateur doit motiver son vote. Le résultat de la délibération est transmis au commerçant qui peut se pourvoir contre la décision rendue. C'est le tribunal du contentieux technique qui est appelé à statuer en dernier ressort.

Roumanie. — Il est établi auprès du Ministre des Finances un Comité spécial d'experts dont les attributions consistent à trancher les litiges. Les 3 experts qui forment ce Comité sont choisis de préférence parmi les anciens négociants ou industriels retirés des affaires ou parmi les ex-fonctionnaires des douanes. Ils sont nommés par le Ministre des Finances.

La décision des experts est sans appel.

Russie. — Les importateurs ont un premier recours contre les décisions des agents de la visite devant le conseil de la douane locale, qui doit se prononcer dans les 3 jours. Ce Conseil se compose du directeur, du sous-directeur, des membres du bureau douanier et d'un secrétaire. Des

experts nommés par l'Administration des douanes peuvent être adjoints à ce Comité ; ils émettent leur avis les premiers.

En cas d'appel, l'affaire est soumise à une commission composée de :

1° Des directeurs et sous-directeurs du département des douanes et de celui du commerce et des manufactures ;

2° Des chefs de section de ces départements ministériels spécialement chargés des questions de tarif et du régime des marchandises ;

3° De 2 ou 3 experts nommés par le Ministre des Finances et ayant reçu l'instruction supérieure technique.

En dernier ressort, les litiges sont portés devant le Ministre des Finances.

Les experts qui interviennent dans la solution des litiges douaniers sont uniquement choisis par l'autorité administrative ; on peut donc dire que la procédure usitée en Russie n'a nullement le caractère d'un arbitrage contradictoire.

Suisse. — Lorsqu'il y a des difficultés au sujet de l'application du tarif, le receveur des douanes transmet un échantillon de la marchandise à la Direction en joignant tous les renseignements utiles. La Direction statue ou en réfère à la Direction générale des Péages, celle-ci soumet la question au Comité Directeur de l'Union Suisse du commerce et de l'industrie. Les débats ont lieu à huit clos.

*
* *

Résumé. — Si divers que soient en apparence les procédés employés par les Etats que nous venons de viser, pour solutionner les litiges en douane, on peut cependant remarquer qu'ils ont certains points communs qui permettent de les ramener à quelques types généraux ; le tableau ci-après caractérise et groupe sous une forme synoptique les différentes législations que nous venons d'exposer :

1° Pays où n'est pas en vigueur le régime de l'expertise.

A. — Pays qui règlent les litiges d'une façon purement administrative.
- a) Sans appel devant les Tribunaux : Allemagne. — Autriche-Hongrie. — Belgique et Pays-Bas (pour les produits soumis à des droits spécifiques). — Portugal. — Russie. — Suisse.
- b) Avec faculté de recourir aux Tribunaux : Angleterre.

B. — Pays qui défèrent les litiges à des Commissions ou Comités mixtes.
- a) Commissions ou Comités administratifs. — Bulgarie et Grèce pour les produits soumis à des droits spécifiques. Roumanie.
- b) Commissions ou Comités mixtes. — Espagne. — Italie. — Pays-Bas (pour les produits taxés *ad valorem*).

2° Pays où fonctionne le régime de l'expertise.

C. — Pays où, comme en France, les experts décident personnellement et sans appel.
- a) Pays où les experts sont désignés partie par la douane, partie par l'intéressé. — Belgique, Bulgarie, Grèce (tous les trois pour les produits taxés *ad valorem*).
- b) Pays où les experts ne sont désignés ni par la douane, ni par l'intéressé, mais par les Tribunaux. — Danemark.

Conclusion. — La plupart des systèmes étrangers ont un caractère moins libéral que le nôtre ; ces systèmes peuvent se résumer à trois : A) systèmes purement administratifs, B) systèmes des Commissions ou Comités spéciaux et C) système du recours aux Tribunaux judiciaires.

A). — Les premiers ont pour caractéristiques de réserver la solution des contestations douanières à l'administration seule, qui est ainsi à la fois juge et partie. La réglementation purement administrative ne remplit donc aucune des conditions reconnues indispensables en cette matière. Si elle donne satisfaction au fisc, par contre le commerce a bien sujet de s'en plaindre.

B). — Pour obvier à ces inconvénients, certains Etats, nous l'avons vu, ont attribué la connaissance des litiges douaniers à des Commissions ou Comités spéciaux pouvant comprendre des techniciens, les garanties de compétence se trouvant, par ce fait, augmentées : mais peut-on en dire autant de celles d'impartialité ? Cela dépend de la composition de ces groupements et de la force qui s'attache à leurs décisions. Les uns sont uniquement administratifs, les membres qui peuvent être des fonctionnaires ou des négociants sont nommés par le Gouvernement : leur indépendance n'étant pas complète, l'impartialité de leur avis peut s'en ressentir. D'autres Commissions ou Comités spéciaux sont mixtes, c'est-à-dire que les membres en sont nommés, partie par le Gouvernement, partie par les Chambres de Commerce. Ces Comités mixtes pourraient avoir vis-à-vis de l'Etat plus de liberté que les Comités administratifs, mais souvent les représentants de l'Etat y sont en majorité, ce qui place le commerce dans une position défavorable.

Par ailleurs, les décisions émanant des Comités mixtes constituent souvent de simples avis, ne liant pas le Ministre des Finances.

Au total, les systèmes des Commissions ou Comités spéciaux, tout en présentant quelque supériorité sur les systèmes purement administratifs, encourent une partie des critiques qui peuvent être formulées contre ces derniers.

C) — A première vue, il semble tout naturel de déférer aux Tribunaux judiciaires les contestations s'élevant entre le fisc et les redevables. Il faut

cependant, ne pas perdre de vue le caractère tout particulier des différends douaniers dont la solution exige des connaissances techniques que ne possèdent pas, en général, les juges de droit commun. Saisis d'une contestation douanière, ces juges ne peuvent que faire appel à des spécialistes, à des experts dont ils sont obligés, logiquement, d'adopter les rapports. S'ils procédaient différemment, leurs jugements n'auraient aucune valeur, techniquement parlant. Par conséquent, les tribunaux doivent purement et simplement s'en tenir à la décision des techniciens qu'ils commettent ou qui sont commis par les intéressés pour trancher les litiges ; mais alors, à quoi sert l'intervention du juge ?

Aucun des systèmes examinés ne répond, dans l'ensemble, aux intérêts communs du fisc et du commerce : les experts sont-ils désignés par les Tribunaux et ceux-ci peuvent-ils ne pas tenir compte des avis d'experts ? L'expertise est alors judiciaire, nous l'avons examinée plus haut en en faisant ressortir les inconvénients. Les experts sont-ils désignés par l'administration ? Ils ne seront pas alors indépendants, ce qui rompt l'équilibre entre les deux parties. Sont-ils choisis par la douane et par le déclarant ? Dans ce cas, si l'administration statue sans être tenue de se conformer à l'avis des experts, l'expertise ne sera qu'un leurre pour le déclarant, *mais si les experts statuent personnellement et sans appel, on aura réalisé le maximum de garanties pour le fisc et le redevable.*

Le système de l'expertise légale, telle qu'elle est pratiquée en France, semble donc être le plus efficace et le plus conforme aux intérêts du Trésor et du commerce.

283. — Contentieux, douane. Toute infraction aux prescriptions douanières se traduit par une amende ; nous n'avons pas la prétention d'examiner toutes ces infractions, car la liste que la douane a dressée à cet effet en comprend plus de 300 ; nous allons simplement parler des 2 infractions les plus fréquentes et les plus intéressantes au point de vue commercial : les fausses déclarations quant au poids et les fausses déclarations quant à la nature des marchandises importées.

Fausses déclarations quant au poids. — Tout excédent au-dessus de 1/20e sur le poids déclaré de marchandises taxées à plus de 10 fr. les 100 kg. et des métaux, quel que soit le droit y afférent, est passible d'une amende représentant le triple droit évité (loi du 6/22 août 1791 et article 16 de la loi de Finances du 28 décembre 1893).

Exemple : M. X. déclare 800 kg. net de chromate de zinc (18 fr. 50 les 100 kg.) ; la douane constate un poids net de 850 kg. ; l'excédant, 50 kg., étant supérieur au 1/20e du poids déclaré (1/20e de 800 = 40), l'amende sera de :

50 kg. × 18 fr. 50 les 100 kg. = 9 fr. 25 (somme que le déclarant entendait éviter) × 3 = 27 fr. 75 + 3 fr. 75 de frais (Timbre 1 fr. + enregistrement 2 fr. 50 + Timbre quittance 0 fr. 25) = 31 fr. 50.

Bien entendu, la perception douanière sera faite, non sur 800 kg., mais

sur 850 kg. ; en un mot, M. X., qui croyait ne payer que : 800 kg. à 18 fr. 50 les 100 kg . . . . . 148 fr. 00

aura à payer :

Droits de douane : 850k × 18f50 les 100k = 157f25 } 188f75
Amende . . . . . 31 50 }

Si l'excédent n'avait été que de 40 kg. (840 kg. reconnus au lieu de 800 kg. déclarés), l'excédent n'étant pas supérieur au 1/20e (40 kg.) du poids déclaré (800), il n'y aurait pas d'amende, mais la perception douanière n'en serait pas moins faite sur 840 kg. ; de même si l'excédent n'était que de 20 kg. (820 kg. reconnus au lieu de 800 kg. déclarés) l'excédent étant inférieur au 1/20e.

Un article de la loi des Finances (art. 20) voté par la Chambre le 23 mars 1914 mais non ratifié par le Sénat proposait de modifier la législation actuelle en ce qui concerne les excédents de poids ; il ne s'agissait plus d'une amende représentant le triple droit évité mais de l'amende maximum de 100 fr. (double décime et demi décime en plus soit 125 fr.) prévue par l'article 21 de la loi du 6/22 août 1791 ; cet article disait en effet :

« Art. 20. — L'article 18 du titre II de la loi des 6 et 22 août 1791 est modifié comme suit :

« Si les marchandises représentées excèdent de plus de 3 % le poids, le nombre ou la mesure déclarés, les dispositions de l'article 21 (1) du présent titre seront applicables. Toutefois, pour les marchandises autres que les métaux taxés au poids à 20 fr. ou moins les 100 kg., les pénalités ne seront encourues que si l'excédent est supérieur à 10 % du poids déclaré.

« Le quantum de l'excédent est calculé par rapport au poids, au nombre ou à la mesure énoncés dans la déclaration ou sur une note annexe, pour chaque article, groupe de colis ou colis compris dans un même article, ou pour chaque marchandise contenue dans le même colis.

« L'article 16 de la loi du 28 décembre 1895 est abrogé. »

Fausse déclaration quant à la nature. — A) *Fausse déclaration dans la qualité ou l'espèce de marchandises exemptes de droits :*

Amende maximum (100f + double décime + 1/2 décime soit 100 + 20 + 5). 125f

M. X. déclare Peaux brutes de chèvres (marchandise exempte de droit) un envoi de Peaux en provenance de Russie ; la douane reconnaît qu'il s'agit de Peaux de renards cousues en morceaux (marchandise également exempte de droit rentrant dans la catégorie des Pelleteries préparées) ; en

(1) *Art. 21 de la loi du 6/22 août 1791.* — Si la déclaration se trouve fausse dans la qualité ou l'espèce des marchandises, et si le droit auquel on se soustrairait par cette fausse déclaration, s'élève à 12 livres et au-dessus, les marchandises fausssement déclarées seront confisquées, et celui qui aura fait la fausse déclaration sera condamné à une amende de 100 livres. Si le droit est au-dessous, de 12 livres, il n'y aura pas lieu à la confiscation, mais seulement à la condamnation à la dite amende de 100 livres, pour sûreté de laquelle la marchandise sera retenue.

raison de la valeur assez élevée de la marchandise importée, la douane peut infliger une amende, au moins celle de principe ordinairement 25 fr.

B) *Fausse déclaration dans la qualité, l'espèce ou la valeur de marchandises, tendant à éluder un droit de 12 fr. et au-dessus* (la fausse déclaration d'origine n'est pas autre chose qu'une fausse déclaration d'espèce) :

Pénalité : Confiscation de la marchandise faussement déclarée et amende de 125 fr., au maximum.

C) *Fausse déclaration dans la qualité, l'espèce, l'origine ou la valeur de marchandises, tendant à éluder un droit de moins de 12 fr. :*

Pénalité : Amende de 125 fr. et retenue préventive de la marchandise pour sûreté de l'amende.

M. X. déclare « écrus », c'est-à-dire au droit de 375 fr. les 100 kg., 48 kg. de Pongées en provenance et d'origine du Japon ; la douane suppose que ces pongées sont « décrués » (droit de 600 fr. les 100 kg.) ; le laboratoire à qui un échantillon est soumis partage cette opinion et le destinataire se rend à l'évidence, c'est-à-dire qu'il accepte la reconnaissance du service.

Le prix de revient sur la place de Paris de ladite marchandise (prix d'achat au Japon + le transport du Japon à Paris, mais pas les droits de douane) est de 1000 fr., par exemple ; le droit compromis (ce droit représente la différence entre le droit que le redevable (le déclarant) espérait payer et celui qui est réellement dû d'après la constatation faite par la douane) s'élève à :

$$\left.\begin{array}{l} 48^{k} \text{ à } 600^{f}00 \text{ les } 100^{k} \ldots\ldots\ldots 288^{f}00 \\ 48^{k} \text{ à } 375\ 00 \text{ les } 100^{k} \ldots\ldots\ldots 180\ 00 \end{array}\right\} 108^{f}00$$

Toute déclaration inexacte, quant à la nature pouvant entraîner (lorsque le droit compromis dépasse 12 fr.) confiscation de la marchandise plus 125 fr., l'amende maximum pourrait être de 1125 fr. (valeur 1000 fr. + 125 fr.), la marchandise étant dans ce cas remise au destinataire qui aurait bien entendu à payer en plus les droits de douane sur le taux de 600 fr. les 100 kg. ; s'il préfère abandonner la marchandise (confisquée en principe) ne voulant payer et des droits et une si forte amende (1125 fr.) il peut le faire, l'amende maximum ne sera plus alors que de 125 fr., mais la marchandise sera confisquée.

Si le déclarant désire transiger (l'amende maximum visée plus haut 1125 francs est rarement appliquée) l'amende sera basée sur les considérations de l'affaire, la valeur de la marchandise et l'importance du droit compromis ; ce déclarant — qui prendra alors livraison de la marchandise, — payera :

1° Les droits de douane, calculés sur le taux de 600 fr. les 100 kg. :

2° Une amende de x f.

284. — *Droit de préemption. (Ancien).* Pendant la plus grande partie du XIX^e^ siècle, la valeur des marchandises a souvent été la base de leur taxation.

Lorsque le service des douanes jugeait que la valeur des marchandises passibles de droits *ad valorem* n'avait pas été exactement déclarée, au lieu de poursuivre l'affaire contentieusement, c'est-à-dire d'infliger une amende comme pour les fausses déclaration d'espèce, notamment, le service, afin de déjouer la fraude, usait du droit de préemption au compte de l'Etat, autrement dit retenait les marchandises en payant au déclarant dans les quinze jours qui suivaient la notification du procès-verbal de retenue, une somme égale à la valeur déclarée, plus une indemnité fixée tour à tour à 1/6, 1/10, 1/20 de la valeur déclarée, sans qu'il puisse être rien exigé de plus par les propriétaires.

Les marchandises préemptées étaient ensuite vendues au profit de l'Etat.

Le système des préemptions a été supprimé par la loi du 7 mai 1881 qui a étendu aux contestations relatives à la valeur des marchandises, le mode d'expertise réservée jusque-là aux différends portant sur l'espèce, l'origine ou la qualité, c'est-à-dire l'expertise légale.

285. — Abandon des marchandises en douane. Aux termes de la loi du 6/22 août 1791 « ceux qui ont déclaré les marchandises sont « dispensés d'en payer les droits, lorsqu'ils en font l'abandon par écrit ».

Pour que l'abandon soit admis et par suite le non payement des droits, il ne faut pas que cet abandon soit effectué pour éluder une amende résultant d'une fausse déclaration quant à la nature de la marchandise importée, toute marchandise faussement déclarée étant saisie, avons-nous vu, sans préjudice de l'amende encourue. Mais il est loisible à un destinataire d'abandonner une marchandise, s'il s'aperçoit, après avoir pris un bon d'ouverture, que les droits qu'il aurait à payer seraient trop élevés par rapport à la valeur de la marchandise ou même s'il s'aperçoit de cette particularité après que le vérificateur a examiné la marchandise, déclarée correctement, et liquidé les droits.

La mise en vente des marchandises abandonnées peut être immédiate.

286. — Consignation de droits. La douane autorise, dans certains cas, la consignation des droits de douane, c'est-à-dire que ceux-ci sont remboursés quand la marchandise primitivement importée est réexportée, dans son état primitif, dans le délai imparti.

C'est le cas pour des armes de chasse, des machines à écrire, etc...

287. — Marchandises françaises faisant retour de l'étranger. Bien qu'en principe toute marchandise importée de l'étranger soit réputée étrangère et par suite soumise aux droits, les produits de fabrication française qui sont restés ***invendus*** à l'étranger, en Corse, dans le pays de Gex ou la zone franche et dans les colonies et établissements français, peuvent être réadmis en franchise, lorsque leur origine nationale en est dûment justifiée et est reconnue par le service.

Peuvent seuls profiter du bénéfice du retour les fabricants et négociants pour le compte et au nom desquels les produits ont été exportés.

Le délai pour former les demandes de réadmission est de 2 ans à dater de l'exportation.

La justification de la sortie antérieure de France s'établit, soit par un certificat de la douane ayant constaté l'exportation, soit, ce qui est de pratique constante, par un extrait sur papier timbré portant facture du registre de vente et d'envoi à l'étranger, remis par l'expéditeur. Cet extrait, qui doit mentionner que la marchandise est d'origine et de fabrication françaises, doit être certifié conforme au registre par un magistrat ou officier public (Président du Tribunal de Commerce, Maire, Juge de Paix, Commissaire de Police) à qui le registre est représenté à cet effet. Une simple légalisation de signature est insuffisante.

Les fruits de la terre et les autres produits naturels ou de consommation, les boissons de toute sorte, ainsi que les produits d'usine et de laboratoire qui sont ou peuvent être identiques partout, ne bénéficient pas du bénéfice du retour.

288. — Marchandises dévoyées. Les marchandises, quelle qu'en soit la nature et soit ou non qu'elles portent des marques de fabriques françaises, expédiées par erreur à l'étranger, peuvent être réadmises en franchise quand, d'une part, il est justifié de cette erreur (par la communication de la correspondance par exemple) qu'il est produit la déclaration de sortie de France (1) ou un certificat en tenant lieu, et lorsque, d'autre part, il est constaté par une attestation de la douane étrangère, qu'elles n'ont pas cessé d'être sous sa garde depuis leur entrée sur le territoire étranger, jusqu'au moment où elles ont été réexpédiées en France. Le service des douanes françaises n'a pas dans ce cas à exiger un extrait facturier certifié conforme au livre de vente, cette pièce ne devant être produite que pour les marchandises *invendues* à l'étranger.

289. — Marchandises d'origine étrangère envoyées à l'étranger pour y être réparées. Les Directeurs des douanes sont autorisés à statuer sur les demandes qui leur sont adressées en vue d'obtenir la délivrance des passavants permettant la réimportation ultérieure notamment pour des armes d'un modèle spécial, des machines, etc., renvoyées de France à l'étranger pour être réparées, s'il est constaté par le service, ou justifié par une attestation des Chambres de Commerce des lieux d'expédition, que les réparations ne peuvent être faites utilement en France, soit parce que les fournisseurs étrangers détiennent le brevet du système, soit parce que les maisons françaises ne sont pas munies de l'outillage nécessaire pour effectuer les réparations.

Les autorisations stipulent que les droits sont perçus, lors de la réimportation, sur les parties neuves ajoutées ou remplacées à l'étranger.

290. — Justification d'origine. Lorsqu'elle est exigée en vue de

(1) Voir IV, note 292.

l'application du tarif des douanes, la justification d'origine a pour but d'assurer :

Aux marchandises étrangères le bénéfice du tarif minimum ;

Aux produits des zones franches du pays de Gex et de la Haute-Savoie (voir IV, note 295) les immunités exceptionnelles qui leur sont accordées ;

Aux produits de la Corse l'admission en franchise ;

Aux produits de l'Algérie et de la Tunisie le régime déterminé par la loi ;

Aux produits des colonies françaises les exemptions et détaxes prévues par la loi.

Des exemples préciseront la portée des instructions données dans l'objet par le service des douanes :

a) Des tissus de soie pure importés de Chine ne peuvent bénéficier du tarif minimum que sur justification d'origine ;

b) De même, des fromages à pâte molle importés du pays de Gex ou de la Haute-Savoie ;

c) Des peaux brutes importées de Corse, des tapis de laine importés d'Algérie, sont admissibles en franchise de droits sur justification d'origine ;

d) Des tissus de laine importés de Tunisie ne bénéficieront du tarif minimum que sur justification d'origine ;

e) De la vanille importée de la Réunion ne bénéficiera de la franchise et des huiles de palme venant du Sénégal ne bénéficieront du tarif minimum que sur justification d'origine ;

f) Enfin des poivres de l'Indo-Chine ne bénéficieront du tarif colonial (tarif minimum métropolitain diminué de 104 fr. les 100 kg.) que sur justification d'origine.

A défaut de justification, les marchandises et produits ci-dessus désignés seraient taxés au tarif général.

291. — Certificats d'origine. Les certificats d'origine ne sont pas assujettis, comme libellé et contexture, à une forme absolument immuable ; ils doivent obligatoirement relater le nombre, l'espèce, les marques et numéros des colis ; la nature de la marchandise, sa valeur, le poids brut et net, l'origine, le nom et l'adresse de la maison expéditrice, etc...

Les justifications d'origine doivent résulter soit d'une déclaration officielle faite devant un magistrat siégeant au lieu d'expédition, soit d'un certificat délivré par le Chef du service des douanes du bureau d'exportation, soit d'un Certificat des chambres de Commerce ou des autorités locales (Maire, Commissaire de police, Président du Tribunal de Commerce, Juge, Notaire, etc...) dans les lieux d'expédition ; soit enfin d'un certificat délivré par les agents diplomatiques, par les Consuls ou Agents Consulaires de France dans le lieu de l'expédition ou dans le port d'embarquement.

S'il s'agit de certificats émanant des autorités locales, les signatures doivent être légalisées par l'autorité diplomatique ou consulaire française du ressort.

En principe, les certificats d'origine rédigés en langue étrangère doivent être accompagnés d'une traduction authentique.

292. — Déclarations de sortie. Tout envoi à destination de l'étranger, de la Corse, de l'Algérie, de la Tunisie, du pays de Gex et de la zone franche et des colonies françaises, doit faire l'objet au point de sortie (port ou bureau-frontière) d'une déclaration de douane (indépendante de celles que tout expéditeur doit joindre à la pièce de transport pour les envois sortant de France et ce, en vue de la détermination des droits à percevoir le cas échéant par la douane du pays destinataire) qui doit donner toutes les indications utiles en ce qui concerne la nature de la marchandise, son poids, sa valeur, et suivant le cas sa contenance, son volume, son métrage, etc.

Alors que les déclarations de consommation (voir IV, note 279), c'est-à-dire celles déposées à la douane en vue de la perception des droits s'il y a lieu, doivent être libellées dans les termes du tarif des douanes, les déclarations de sortie peuvent ne pas l'être dans ces termes mais simplement sous leur désignation commerciale (voir VII, note 380, ce qu'on entend par manifeste de sortie).

293. — Fausses marques de fabrique. Par application de l'article 15 de la loi du 11 janvier 1892, est prohibée l'entrée en France de tous produits étrangers, naturels ou fabriqués, portant soit sur eux-mêmes, soit sur leurs emballages, caisses, ballots, enveloppes, bandes ou étiquettes, etc..., une marque de fabrique ou de commerce, un nom, un signe ou une indication quelconque de nature à faire croire qu'ils ont été fabriqués en France ou qu'ils sont d'origine française ; que ces produits (décision du Ministre du Commerce) soient destinés à être vendus ou à être distribués à titre de réclame.

En vertu de cette loi, le service des douanes a le droit de saisir (Cour de cassation, 5 avril 1900), tout produit étranger dont les marques lui paraissent de nature à le faire prendre pour un produit français. Il suffit pour qu'un produit soit saisissable, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'amende encourue (qui varie suivant l'importance de l'envoi et les circonstances de l'affaire), que lui ou son emballage présente un signe quelconque de nature à faire croire qu'il est d'origine française.

Par contre, l'emploi de la langue française pour désigner la nature des produits importés ne constitue pas, d'après la jurisprudence de la Cour de Cassation, une infraction à l'art. 15 de la loi du 11 janvier 1892.

Cette loi fait dépendre la prohibition qu'elle édicte, et par suite, l'application des sanctions qu'elle comporte, de la constatation d'un fait purement matériel, tel qu'il est spécifié au dit article. L'apposition sur des produits fabriqués à l'étranger du nom d'un fabricant résidant en France — quelle que soit sa nationalité — doit être considérée par elle-même et dans tous les cas, comme l'indication d'une fausse marque de fabrique, d'origine, et dès lors, comme contraire à la loi (Cour de Cassation, 7 juillet 1911).

La loi du 11 janvier 1892 vise également le cas de produits étrangers fabriqués ou naturels obtenus dans une localité de même nom qu'une localité française (Vienne-Autriche et Vienne-Isère). Si ces produits se présentent avec l'indication du seul nom : « Vienne », ils n'en tombent pas moins sous le coup de la loi, puisque cette indication serait évidemment de nature à faire croire à une origine française.

La loi donne à l'importateur la possibilité de détruire lui-même la partie fâcheuse de cette indication délictueuse par l'apposition à la suite de l'inscription du nom de la localité, du signe, du nom, de l'emblème, faisant croire à l'origine française du produit importé, du nom du pays d'origine : Suisse, Italie, etc... ou de la mention : « Importé de..... » ou encore : « Fabriqué en..... » en caractères manifestement apparents.

Une proposition de loi déposée le 10 février 1916 sur le bureau de la Chambre vise la protection plus efficace des produits d'origine française : alors que la loi de 1892 ne parle que de la saisie des objets délictueux importés en France, le service des douanes étant juge d'infliger soit l'amende de principe (ordinairement 25 fr.) soit toute autre amende plus importante, le projet de loi visé, en plus de la confiscation, prévoit des sanctions pénales.

Les articles 1, 12, 13 et 17 de ce projet disent en effet expressément :

Art. 1er. — Les objets manufacturés, fabriqués ou travaillés, qui seront produits, importés, mis en circulation, détenus dans un but commercial ou industriel, ou admis à l'entrepôt sur le territoire français, devront porter l'indication précise, exacte et sincère du nom du producteur, du lieu et du pays d'origine.

Art. 12. — Seront punis de l'emprisonnement pendant 3 mois au moins, 1 an au plus et d'une amende de 100 fr. à 5.000 fr., ou à l'une de ces deux peines seulement :

1° Ceux qui auront introduit en France, produit, mis en circulation ou entrepot sur le territoire français des objets, enveloppes ou ballots, non conformes aux dispositions des articles précédents ;

2° Ceux qui, par un procédé ou une manœuvre quelconque, auront dissimulé, altéré ou fait disparaître l'indication de provenance, prescrite par la présente loi ;

3° Ceux qui auront apposé ou fait apparaître, par altération ou substitution, des indications de nature à tromper sur l'origine exacte et sincère du produit ;

4° Ceux qui auront placé dans des ballots ou dans des enveloppes, paquets, vases et autres contenant des produits ayant une autre origine que celle indiquée sur les ballots ou enveloppes, des indications inexactes sur la provenance, la nature, le nombre ou la quantité des objets qu'ils contiennent.

Art. 13. — En cas de récidive, le Tribunal pourra élever le maximum de l'amende jusqu'à 15.000 fr., le maximum de l'emprisonnement à 2 ans.

Art. 17. — Le Tribunal peut ordonner l'affichage du jugement dans les lieux qu'il détermine, et son insertion intégrale ou par extraits dans les journaux français et étrangers qu'il désigne.

Il peut, en outre, ordonner la confiscation des produits frauduleux.

294. — Immunités diplomatiques. Les Ambassadeurs et autres membres du corps diplomatique, directement accrédités près le Chef de l'Etat, jouissent, à titre de réciprocité et de courtoisie, d'immunités particulières pour les objets destinés à leur usage ou à celui de leur famille. Ces immunités sont réglées par voie diplomatique. Elles ne peuvent être accordées que sur la demande du Département des Affaires Etrangères et en vertu d'autorisations spéciales de l'Administration des Douanes.

En conséquence tout envoi destiné à un Ambassadeur, chargé d'affaires ou Ministre, accrédités auprès du Gouvernement Français, est admis en franchise de droit de douane et sans visite.

295. — Régimes spéciaux concernant les marchandises en provenance, de la Corse, de l'Algérie, de la Tunisie, du Pays de Gex et de la zone franche de la Haute-Savoie, de la Principauté de Monaco et des Colonies françaises.

Corse. — Les produits naturels ou fabriqués d'origine corse expédiés dans la métropole bénéficient, sur justification d'origine, de la franchise douanière. (Art. 3 de la loi du 8 juillet 1912).

Les produits d'origine étrangère ayant acquitté en Corse l'intégralité des droits de douane du tarif continental (ce sont en principe ceux applicables dans la métropole) (1), bénéficient sur justification de l'exemption des droits de douane à l'entrée sur le continent.

Algérie. — Les produits naturels ou fabriqués originaires de l'Algérie, à l'exception du sucre, du café et autres denrées coloniales, importés en France en droiture par navires français, sont admis en franchise de droits de douane sur justification d'origine (Lois des 17 juillet 1867 13 avril 1889 et 11 janvier 1892).

Sous la même condition de l'importation en droiture par navires français, les produits étrangers qui ont acquitté en Algérie l'intégralité des droits du tarif métropolitain, sont également admis en franchise à leur entrée en France et les produits étrangers qui ont été imposés en Algérie à des droits spéciaux ne sont passibles à l'entrée en France que de la différence entre les droits du tarif métropolitain (général ou minimum suivant

---

(1) Les produits étrangers importés en Corse sont passibles des mêmes droits que dans la France continentale, à l'exception du café en fèves et pellicules (loi du 8 juillet 1912) et des tabacs (décret du 29 avril 1918) dont le tarif spécial est ainsi fixé :

Café en fèves et pellicules : deux tiers des droits du tarif de la France continentale.

Tabac (y compris les tabacs importés d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat :

	Les 100 kg.
En feuilles et en côtes et déchets de tabacs	530f
Fabriqués : cigares et cigarettes	900
Fabriqués : autres.	720

Le café en fèves et en pellicules ayant acquitté en Corse la taxe spéciale est passible, à l'entrée en France, des droits du tarif général, sous déduction de ladite taxe.

la nature de la marchandise) et les droits acquittés en Algérie. Par dérogation à cette dernière disposition, les denrées coloniales ayant acquitté des taxes spéciales en Algérie sont passibles à l'entrée en France des droits du tarif général sous déduction de la taxe spéciale déjà payée (Loi du 24 février 1900).

Tunisie. — L'importation de Tunisie en France bénéficie d'un régime de faveur par les lois des 19 juillet 1890 et 19 juillet 1904.

La loi admet les produits originaires de la Régence aux conditions ci-après :

A	Céréales et dérivés, huile d'olive, Grignons d'olive, animaux des espèces chevaline, asine et mulassière, bovine, ovine, caprine et porcine, volailles mortes ou vivantes, gibier mort ou vivant.	franchise.
B	Vins de raisins frais.	0f60 par hect. jusqu'à 11°9 ; à partir de 12° même droit augmenté de 0f70 par chaque degré en sus.
	Ex. : 1 hect. de vin à 14° payera donc :	
	jusqu'à 12° . . . . 0f60 par hecto	2f par hecto
	De 12 à 14 soit 2° à 0f70 par degré. 1 40	
C	Autres marchandises (à l'exception du sucre et de ses dérivés et des denrées coloniales : cacao, chocolat, café, thé, piment, girofle, cannelle, muscades, vanille, passibles des droits du T. Gal).	Tarif minimum métropolitain.

Le traitement de faveur accordé aux produits tunisiens (A-B-C) est subordonné à la production d'un certificat d'origine délivré par le Contrôleur civil de la circonscription dans laquelle ils ont été récoltés ou fabriqués. Ce certificat doit être visé au départ de la Tunisie par un Receveur des Douanes de nationalité française.

Aux termes de l'article 5 de la loi du 19 juillet 1890, des décrets déterminent chaque année les quantités de marchandises d'origine tunisienne auxquelles peut être concédé le régime de faveur.

Les quantités admissibles sont proportionnées à l'importance présumée des récoltes ou de la production ; néanmoins, les céréales et leurs dérivés d'origine tunisienne sont admis en franchise sans limitation de quantité (loi du 19 juillet 1904).

Les marchandises françaises exportées de France en Tunisie sont admissibles en franchise de tous droits de douane à la condition d'être importées en droiture et si elles sont au nombre de celles qui figurent dans la liste annexée au décret beylical du 2 mai 1898 ou à des décrets postérieurs instituant le régime privilégié. Les produits non compris dans cette liste sont soumis aux conditions ordinaires du tarif des douanes beylicales. Les marchandises étrangères expédiées dans la Régence, après avoir été natio-

nalisées par le payement des droits en France, sont passibles, dans tous les cas, des droits du tarif tunisien, au même titre que celles qui n'ont fait que transiter par le territoire français ou qui sont acheminées directement de l'étranger sur la Régence.

Pays de Gex et zone franche. — Historique succinct du pays de Gex. Le pays de Gex (qui se trouve dans le département de l'Ain dont il forme une partie du 5e arrondissement) faisait autrefois partie de la province de Bourgogne jusqu'au moment où l'Assemblée Constituante partagea la France en départements (83 à l'époque) 22/12 1789 ; il fut alors réuni à celui de l'Ain dont il fut distrait plus tard pour être incorporé à celui du Léman, créé par la loi du 8 fructidor an VI (25 août 1798). En 1814, le pays de Gex fit de nouveau partie du département de l'Ain.

La République de Genève, qui avait été annexée à la France par le traité du 26 avril 1798, reprit sa nationalité le 30 décembre 1813 et en 1815 fut réunie à la Confédération Helvétique dont elle forme le 22e canton ; c'est sur son initiative que l'article 1er, § 3 du Traité de paix du 20 novembre 1815 disposa que la ligne des douanes entre le canton de Genève et le département de l'Ain serait placée à l'ouest du Jura, de manière que tout le pays de Gex se trouvât hors de cette ligne. Mais en fait la ligne des douanes est actuellement reculée jusqu'à la Valserine (rivière qui se jette dans le Rhône à Bellegarde), car aux termes de l'article 7 de la loi de finances du 29 mars 1897, la vallée de la Valserine comprise entre la rive gauche de cette rivière et la crête du Jura est assujettie au même contrôle que le pays de Gex proprement dit, tant que la ligne des douanes ne sera pas reportée à la frontière naturelle, c'est à-dire géographique, du pays de Gex.

Les gares situées dans le pays de Gex sont les suivantes, quant à présent :

Chevry, Collonges-Fort-l'Ecluse, Divonne-les-Bains, Farges, Gex, Grilly, Paradis, Pougny-Chancy, Saint-Jean-de-Gonville, Sergy-Saint-Genis, Thoiry.

Historique succinct de la zone franche de la Haute-Savoie.

En souvenir des services rendus en 1859 par la France à l'Italie (on sait que notre pays par les victoires de Magenta et de Solférino aida l'Italie à reconquérir son indépendance sur l'Autriche), l'Italie nous céda la province de Savoie et le comté de Nice.

Il se trouva des habitants du Chablais et du Faucigny (anciennes provinces de France ayant pour chef-lieu Thonon et Bonneville) qui demandèrent leur rattachement à la Confédération Helvétique pour en former un 23e canton. Dans la désolation de voir le Chablais et le Faucigny lui échapper, la République de Genève engagea ces habitants de la Savoie, réfractaires à la domination française, à restreindre leurs prétentions et à demander simplement que la ligne des douanes qui séparait la Suisse de la France fut reportée en arrière, de telle façon que leur pays restât placé en deçà des barrières douanières.

Napoléon III provoqua donc le 22 avril 1860 un plébiciste dont les résultats devaient décider de l'annexion totale d'abord et si. oui ou non, le pays devait être soumis à une législation douanière particulière. Il y eut 130.839 votants : sur ce nombre 235 bulletins négatifs et 130.533 favorables à l'annexion dont 47.076 seulement « oui et zone ». Ces résultats servirent de base aux dispositions du sénatus-consulte du 12 juin 1860 par lequel le Gouvernement Impérial reconnaissait la nouvelle situation faite aux territoires annexés.

La loi du 30 mars 1899 modifia la ligne des douanes précédemment établie par le décret de 1860, et il en résulte que la plus grande partie du département de la Haute-Savoie doit, au point de vue douanier, être considérée comme pays étranger, au même titre que le pays de Gex.

Les gares comprises dans les lignes P. L. M. :
Bellegarde (cette gare exclue) à Saint-Gingolh par Annemasse,
Annemasse à Bonneville par la Roche-sur-Foron,
Bonneville au Fayet Saint-Gervais,
Fayet Saint-Gervais à Argentière par Chamonix
font partie de la zone franche de la Haute-Savoie.

Comme nous venons de le voir. le pays de Gex et celui de la zone franche de la Haute-Savoie jouissent, en vertu d'un traité (pour le pays de Gex) et d'une loi (pour la zone franche), d'un régime spécial.

Les produits étrangers de toute espèce — et les produits français bien entendu — y entrent en franchise de droits de douane.

En principe, les marchandises importées des zones dans l'intérieur de la France sont réputées étrangères et passibles de droits. Mais une exception a été faite à cette disposition sous des conditions déterminées. en faveur d'un certain nombre de produits zoniens,

Le Ministre des Finances détermine chaque année, sur la proposition du Directeur Général des Douanes, des Préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie, les quantités de produits naturels ou manufacturés des pays visés qui peuvent être admises en exemption des droits de douane dans la consommation du territoire assujetti (au point de vue économique, on entend par « intérieur » ou pays « assujetti » le territoire tout entier soumis au tarif douanier).

Parmi ces produits naturels ou manufacturés pour lesquels des crédits sont ouverts chaque année, nous citerons notamment : les céréales, le chocolat, le vin, les pierres et marbres ouvrés : parmi les animaux : les chevaux, ânes, mulets, brebis, agneaux, moutons, boucs, porcs et cochons de lait.

Par dérogation à la règle, certains produits zoniens peuvent être importés dans l'intérieur sans limitation de quantités, sur la simple production de certificats d'origine délivrés soit par la municipalité soit par le service forestier : les volailles, le miel. les fromages, les pommes de terre ; les charbons de bois, les bois en grume, etc...

Monaco. — En vertu de la convention douanière et de voisinage conclue le 10 avril 1912, entre la France et la Principauté de Monaco, la Principauté est placée sous le régime des douanes françaises et les agents de l'Administration française sont chargés des perceptions. Sont, par conséquent, applicables dans la Principauté aux mêmes taux et d'après les mêmes règlements qu'en France les droits de douane des tarifs français.

Les objets adressés à Monaco pour l'usage du Prince et de sa famille doivent être remis en franchise et sans visite.

Par conséquent, les marchandises expédiées de la Principauté dans l'intérieur de la France ne voyagent pas sous régime de douane et ne sont pas considérées comme étant en provenance de l'étranger, puisque, s'il s'agit de marchandises d'origine étrangère elles auront payé des droits à l'entrée dans la Principauté et que s'il s'agit de marchandises d'origine monégasque elles doivent être considérées comme marchandises françaises.

Colonies françaises. — Au point de vue du régime douanier, les colonies françaises sont divisées en deux groupes, savoir :

1° Les colonies soumises au tarif métropolitain, c'est-à-dire que les produits étrangers introduits sur le territoire de ces colonies acquittent, en principe, le tarif douanier de la métropole ;

2° Les colonies qui sont régies par des tarifs spéciaux.

Les colonies que les lois des 11 janvier 1892 et 16 août 1897 ont soumises au tarif métropolitain (colonies du 1er groupe) sont :

La Guadeloupe et ses dépendances (Marie Galante, la Désirade ; île des Saintes), La Martinique, La Guyane, La Réunion, Indo Chine (Cochinchine, Cambodge, Laos, Tonkin), Saint-Pierre-et-Miquelon, Nouvelle Calédonie, Gabon, Mayotte, Iles Comores (Grande Comore, Anjouan, Mohély), Madagascar, Diégo-Suarez, Sainte-Marie de Madagascar, Nossi-Bé.

Ces colonies bénéficient pour l'importation en France du *Poivre*, d'une détaxe sur le droit d'entrée (tarif minimum métropolitain, 312 fr., diminué de 104 fr.) et de la franchise de droits pour les autres produits (sauf pour le sucre et ses dérivés qui sont taxés au tarif des douanes françaises) étant entendu que la détaxe, pour les poivres, et l'exception pour les autres produits naturels ou fabriqués (sucre et ses dérivés exceptés) ne sont applicables que dans les conditions réglementaires : transport en droiture et justification d'origine.

Les colonies du 2e groupe dans lesquelles le tarif métropolitain n'est pas applicable — les droits dus pour l'importation dans ces colonies résultent de tarifs spéciaux entièrement indépendants du régime des douanes de la métropole — sont les suivantes :

Afrique occidentale française, comprenant le Sénégal, la Guinée Française, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Haut-Sénégal et Niger, et le territoire civil de la Mauritanie ; le *Congo français*. La *Côte française des Somalis* et dépendances (territoire d'Obock et protectorats de la Côte des Somalis, de Tadjourah et des pays Danakils), *Djibouti*. Les *Etablissements français de l'Inde*. Les *Etablissements français de l'Océanie* (Tahiti et dépen-

dances ; archipel des Marquises, des Tuomatu, des Gambier, des Tubuaï : île Rapa).

Les produits des colonies formant ce groupe sont, en principe, passibles des droits du tarif *minimum* à leur importation dans la métropole à la double condition de l'importation directe et de la justification d'origine.

Toutefois, par exception, des exemptions ou détaxes peuvent être accordées par décrets rendus en Conseil d'Etat (loi du 11 janvier 1892) à certains produits naturels ou fabriqués originaires de ces colonies. Ces produits sont actuellement les suivants :

Huiles de palme, de palmiste, d'illipé, de touloucouna.

Bois à construire, bois d'ébénisterie, bois odorants du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey. FRANCHISE.

Bananes de la Guinée, bœufs du Sénégal, du Haut-Sénégal et Niger. FRANCHISE.

Cacao en fèves du Dahomey. Détaxe de 50 °/₀ sur le tarif métropolitain soit :

$104^f - 52 = 52$ fr. les 100 kg.

Cafés en fèves de la Côte d'Ivoire et de la Guinée. Détaxe de 78 fr., soit :

$136^f - 78 = 58$ fr. les 100 kg.

Vanille de Tahiti... moitié du droit du tarif minimum métropolitain, soit :

$416^f - 208^f = 208$ fr. les 100 kg.

Café en fèves du Congo... Détaxe de 12 fr. ; soit :

$136^f - 12^f = 124$ fr. les 100 kg.

Cacao en fèves du Congo... Détaxe de 9 fr., soit :

$104^f - 9^f = 95$ fr. les 100 kg.

Les marchandises françaises ou nationalisées par le payement des droits en France, expédiées dans les colonies françaises du 1er et du 2e groupe, sont admises en franchise à la condition d'être accompagnées de pièces justificatives. La France n'applique donc pas le zollverein, puisqu'un Etat qui l'applique peut échanger librement ses produits avec ses colonies et inversement (le zollverein existe pour l'Allemagne et l'Amérique).

296. — Réglementations spéciales à certains produits.

Tabac. — Le tabac en feuilles ou en côtes est exclu de la consommation lorsqu'il est importé pour le compte de particuliers (seule la Régie a le droit de le recevoir). Importés autrement que pour la Régie, les tabacs fabriqués (cigares, cigarettes, tabac à priser, à fumer et à mâcher) sont également prohibés. La loi a néanmoins excepté de la prohibition les tabacs fabriqués que des particuliers font venir de l'étranger pour leur consommation personnelle. Les intéressés doivent se pourvoir à cet effet d'autorisations de l'Administration des Contributions Indirectes.

Opium. — Toute importation d'opium doit être accompagnée chez le négociant — autorisé au préalable à recevoir cette drogue — au moyen d'un acquit délivré par la douane, acquit qui doit revenir dûment déchargé par le Commissaire de Police.

Eaux minérales. — **Médicaments**. — Sont seuls autorisés l'introduction en France des eaux minérales et des médicaments figurant sur la liste dressée à cet effet par l'Ecole de Pharmacie) pour les médicaments) et le Ministère de l'Intérieur (pour les eaux minérales).

Saccharine. — L'usage de la saccharine était interdit avant la guerre pour les emplois autres que ceux de la thérapeutique et de la pharmacie. Une loi, en date du 7 avril 1917, autorise pendant la durée des hostilités l'emploi de la saccharine ou de toute autre substance édulcorante artificielle, pour remplacer le sucre dans la préparation des denrées ou boissons propres à la consommation.

Graines fourragères. — Pour toute importation de graines fourragères, un échantillon doit être adressé par les soins de la douane au Ministère de l'Agriculture aux fins d'analyse, pour s'assurer qu'elles ne contiennent pas de cuscute (parasite végétal). Tout envoi de graines cuscutées est prohibé.

Conserves de poissons et de légumes. — Par application de la loi du 11 juillet 1906, les conserves de poissons et de légumes ne peuvent, que sous la désignation de leur pays d'origine, être introduites en France, sous peine d'une pénalité de 100 à 2000 francs.

L'indication du pays d'origine doit être inscrite sur chaque récipient contenant la marchandise, par estampage en relief ou en creux, au milieu du couvercle ou du fond et sur une partie ne portant aucune impression.

Vins. — Par application de la loi du 1er février 1899, sont prohibés à l'entrée tous les vins étrangers ne portant pas sur les récipients une marque indélébile indicatrice du pays d'origine.

Livres. — Par application de la loi du 6 mai 1841 et de l'ordonnance du 13 décembre 1842, l'entrée des livres de toute sorte, y compris les journaux, les publications périodiques, revues, gravures, lithographies, photographies, cylindres et disques de gramophones impressionnés (pour les cylindres et disques, décision ministérielle du 8 mars 1906) importés de l'étranger, à quelque titre que ce soit, est subordonnée dans le double intérêt de la propriété littéraire (recherche des contrefaçons) et de l'ordre public (livres obscènes ou subversifs) à des restrictions et conditions particulières, notamment à la vérification d'agents spéciaux, ressortissant du Ministère de l'Intérieur auxquels il appartient de statuer sur les cas d'admission ou d'exclusion des livres, etc...

Cartes à jouer. — Les cartes à jouer de fabrication étrangère

sont frappées de prohibition par la loi du 11 janvier 1892. Cette disposition est applicable aussi bien aux cartes à portrait étranger qu'à nos cartes dites au portrait français dont le modèle est la propriété exclusive de l'Etat.

Ouvrages d'or et d'argent. — Aux termes de l'article 23 du titre II de la loi du 19 brumaire an VI, les ouvrages d'or et d'argent, même à l'état de demi-fabrication, ainsi que la bijouterie doublée d'or sur argent, importés de l'étranger doivent être expédiés sous plomb et au moyen d'un acquit-à-caution sur un bureau de garantie (celui de Paris se trouve rue Guénégaud) pour y être, s'il y a lieu, poinçonnés et soumis au droit de contrôle ; qu'il s'agisse d'ouvrages de fabrication française réimportés ou d'objets de fabrication étrangère importés ou réimportés en France, ces objets n'en doivent pas moins être conduits sur un bureau de garantie.

297. — Régimes spéciaux.

Effets de voyageurs. — Ces effets ne sont soumis à aucun droit de douane, lorsqu'ils portent des traces d'usage, que les quantités sont en rapport avec la position sociale des propriétaires et qu'ils accompagnent les voyageurs.

Les habits de théâtre usagés qui suivent les acteurs dans leurs déplacements ; les instruments de musique usagés dont se servent les artistes ambulants ou qui sont à l'usage personnel des voyageurs, peuvent entrer librement lorsqu'aucun doute ne s'élève sur la qualité des personnes qui les présentent.

Mobiliers usagés. — Les objets de toute nature composant le mobilier des étrangers qui viennent s'établir en France ou des Français qui rentrent dans leur patrie, sont admissibles en franchise quand, notoirement destinés à l'usage des importateurs et de leur famille, ils portent des traces de service (loi du 16 mai 1863, art. 23).

La franchise n'est accordée qu'à la condition que les intéressés produisent à l'appui de leur déclaration un inventaire détaillé, ainsi que la justification du changement de résidence, laquelle doit consister en un certificat émanant de l'autorité municipale du lieu de départ, visé par le Consul de France du ressort.

Cette franchise s'applique à tous les objets d'ameublement y compris les tapis et tapisserie de toute sorte, aux habillements, au linge de corps, de lit, de table et de cuisine, à la verrerie, à la vaisselle (y compris la porcelaine), aux pianos et autres instruments de musique, aux machines à coudre, aux armes de chasse, à l'argenterie (sauf à assurer le cas échéant la perception du droit de garantie, voir IV, note 296), et aux ustensiles quelconques de ménage, en un mot à tout ce qui constitue un mobilier, pourvu que les objets soient en cours d'usage. Mais ces dispositions ne sont pas applicables aux provisions de ménage, aux voitures suspendues, aux chevaux, aux harnais, aux tissus en pièces, aux bicyclettes, automobiles, motocyclettes, etc.

Mobiliers usagés provenant d'héritage. — Les objets mobiliers provenant d'héritage de famille peuvent être affranchis des droits de douane lorsqu'il est régulièrement justifié de cette provenance par un certificat des autorités du lieu de départ ou l'attestation d'un notaire dûment visée par le Consul de France.

L'immunité (décision ministérielle du 20 février 1905) est privative aux objets recueillis *par les membres de la famille.*

Outils, instruments, matériels agricoles et industriels. — Dans les mêmes circonstances que pour les mobiliers usagés (Français de retour dans sa patrie ou étranger venant se fixer en France) et sous les mêmes conditions (inventaire, certificat de changement de résidence visé par le Consul de France) la douane admet en franchise : les outils, les instruments d'arts libéraux ou mécaniques, les matériels industriels (à l'exclusion des machines proprement dites) en cours d'usage. Loi du 16 mai 1863, art. 23.

Par matériels agricoles on entend les voitures à échelles, chariots, tombereaux, manches d'outils, jougs, articles de grosse bourrellerie, instruments aratoires, herses, charrues, moissonneuses, faneuses et autres machines servant à l'agriculture.

Les outils en cours d'usage, y compris les machines à coudre apportées par des ouvrières qui viennent exercer momentanément leur industrie en France, jouissent de la même franchise.

Trousseaux. — Les trousseaux de mariage des personnes qui viennent habiter la France et les trousseaux des élèves étrangers (envoyés en France ou y résidant) sont exempts de droits (Loi du 16 mai 1863), même dans le cas où il s'agit d'objets neufs, pourvu que ces objets paraissent en rapport avec la position du destinataire. Les tissus en pièces restent, d'ailleurs, soumis aux conditions du tarif ; la douane n'admet en franchise que le linge et les vêtements confectionnés *à l'exclusion des objets offerts à titre de cadeaux de noce.*

Lorsqu'il s'agit d'un trousseau de mariage, la célébration de l'union doit être certifiée par un acte authentique, il faut que l'un des deux époux soit déjà fixé en France et que l'importation suive immédiatement le mariage dont elle est la conséquence. Quant aux élèves, le service exige un certificat attestant qu'ils vont faire ou font leurs études en France.

Automobiles. — Les voitures automobiles sont soumises à certaines formalités en passant la frontière.

Plusieurs cas sont à considérer :

a) Importation définitive. Les droits de douane sont à acquitter complètement ;

b) Importation temporaire. Cas d'un touriste qui a l'intention de retourner dans son pays d'origine, après un voyage dans le pays d'importation ; les formalités à remplir sont sensiblement les mêmes quels que soient les pays considérés.

A. — Formalités a remplir avant le passage a la frontière.

Afin de pouvoir rentrer en franchise dans son pays d'origine, un automobiliste qui exporte sa voiture à l'étranger, doit se faire délivrer au bureau de douane, à la frontière, un passavant descriptif ou une déclaration de libre sortie indiquant le signalement du véhicule. Ces titres qui sont, à quelques exceptions, valables pour un an, permettent d'effectuer des allées et venues de chaque côté de la frontière, pendant toute la durée de la validité de la pièce.

B. — Formalités a remplir après le passage de la frontière.

Régime général.

1° *Consignation des droits.* — On dépose au premier bureau d'entrée les droits d'entrée applicables aux automobiles. On obtient en échange un « reçu de consignation », valable pendant une période variable selon les pays. Certains pays exigent l'apposition d'un plomb.

La restitution de la somme consignée doit être réclamée à la sortie du territoire, au moment de la réexportation des voitures et motocycles. Les droits ne peuvent être remboursés qu'au titulaire du reçu.

2° *Acquit-à-caution.* — On obtient, dans certains pays, une franchise temporaire sous la garantie d'un « acquit-à-caution » par lequel on s'engage, conjointement avec une caution dûment agréée, à réexporter son véhicule dans un délai déterminé (généralement une année).

La décharge de l'acquit doit être réclamée à la sortie du territoire au moment de la réexportation.

La plupart des pays (France, Belgique, Hollande) admettent que l'entrée et la sortie se fassent par des bureaux différents. Certains pays exigent la sortie par le bureau d'entrée.

3° *Régime de faveur.* — *Triptyque.* — Pour éviter les formalités inhérentes, soit à la recherche d'une caution, soit à la consignation des droits au bureau d'entrée, certaines sociétés de tourisme et d'automobiles délivrent à ceux de leurs membres qui en font la demande un titre de libre circulation appelé *triptyque*, contre dépôt d'une somme égale au montant des droits exigibles au passage de la frontière. Sur la simple présentation de ce titre, il est possible de franchir la frontière dans l'un ou l'autre sens, à condition de se conformer strictement aux formalités énoncées sur l'imprimé. Le régime du triptyque n'est admis entre deux pays que par suite d'une entente entre les sociétés de tourisme ou d'automobilisme correspondantes.

Pour obtenir un triptyque, il faut :

1° En faire la demande à l'Automobile-Club ou au Touring-Club compétent ;

2° Donner le signalement détaillé de la voiture. Fournir de façon très exacte les renseignements suivants :

a) Genre de machine (de course ou autre), marque et numéro de fabrication ;

b) Marque et numéro du moteur ;

c) Genre de carrosserie, nombre des places, espèce de la garniture intérieure ;

d) Couleur de la voiture, marques particulières ;

e) « Poids » et « valeur » du véhicule. Cette dernière indication doit être donnée très exactement. Si la valeur déclarée semble insuffisante, la voiture peut être saisie.

Le triptyque présente les avantages suivants :

1° Eviter à l'automobiliste les formalités de douane longues et fastidieuses, surtout à la sortie pour le remboursement des fonds ;

2° Eviter la perte occasionnée par le change ;

3° Eviter d'emporter des sommes d'argent considérables ;

4° Permettre le passage de la frontière à toute heure du jour et de la nuit, sans être astreint à se présenter entre les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux pour le dépôt des droits ou leur remboursement.

Le triptyque se compose de trois volants : une « souche », un « volant d'entrée » et un « volant de sortie ».

a) « Souche ». — Elle porte diverses indications permettant de reconnaître l'identité du véhicule. Elle est laissée entre les mains du titulaire du permis pour lui servir éventuellement de justification. Il doit la faire viser au bureau d'entrée et de sortie et, à son retour, la remettre à la Société qui a délivré le triptyque, en foi de quoi il lui sera remboursé les fonds versés au départ.

b) « Volant d'entrée ». — A l'importation, le receveur des douanes du bureau d'entrée contrôle l'identité du véhicule. Il complète la souche et l'estampille. Il détache le volant d'entrée qu'il conserve et inscrit l'importation sur un registre spécial.

c) « Volant de sortie ». — A la réexportation, le receveur, après avoir contrôlé l'identité du véhicule, complète la souche, l'estampille et détache le volant de sortie qui est aussitôt envoyé au bureau par lequel a eu lieu l'importation.

Si l'on fait usage du triptyque plusieurs fois, on doit le faire viser chaque fois que l'on passe la frontière.

Lors du retour définitif, il est essentiel de faire détacher le volant de sortie ; l'oubli de cette formalité expose à des difficultés au moment du remboursement des fonds versés.

Le régime du tryptyque est applicable entre les pays suivants : France, Belgique, Espagne, Hollande, Allemagne et Luxembourg, Autriche, Suisse et Italie, par l'intermédiaire des Automobiles-Club et Touring-Club.

298. — Taxes de séjour sur les voitures automobiles importées temporairement en France. Une taxe spéciale représenta-

tive de la taxe directe a été instituée par l'art. 7 de la loi de Finances du 8 avril 1910 sur les voitures automobiles importées par des personnes venant séjourner temporairement en France et non soumises à l'impôt direct pour ces véhicules fixé par l'art. 5 (1) de la même loi de Finances du 8 avril 1910 :

— A partir du 1er janvier 1910, les voitures automobiles importées par des personnes venant séjourner temporairement en France et non soumises à l'impôt direct pour ces véhicules, seront assujetties à une taxe spéciale représentative de la taxe directe et fixée comme suit :

Taxe fixe (par période de 360 jours).

Pour les voitures à une ou deux places : 50 fr.
Pour les voitures à plus de deux places : 90 fr.

Taxe proportionnelle à la force du moteur (par période de 360 jours).

Par cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur :
Du 1er au 12e : 5 fr. ;
Du 13e au 24e : 7 fr. ;
Du 25e au 36e : 9 fr. ;
Du 37e au 60e : 12 fr. ;
A partir du 61e : 15 fr.

Les taxes ci-dessus seront perçues proportionnellement à la durée du séjour des voitures en France, en comptant toute partie de période d'un mois pour un mois plein.

Les voitures dont le séjour n'excédera pas quatre mois consécutifs sont affranchies des taxes édictées par la présente loi.

Un décret déterminera les conditions de perception ainsi que les obligations imposées aux automobilistes.

---

(1) *Art. 5 de la loi de Finances du 8 avril 1910.*

A dater du 1er janvier 1910, le tarif de la contribution sur les voitures ..... est, en ce qui concerne les voitures automobiles, fixé de la manière suivante :

Villes ou communes dans lesquelles le tarif est applicable	SOMMES A PAYER pour chaque automobile		Par cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur				
	à 1 ou 2 places	à plus de 2 places	du 1er au 12e	du 13e au 24e	du 25e au 36e	du 37e au 60e	à partir du 61e
1° Voitures automobiles de 12 chevaux et au-dessus							
Paris.	50 fr.	90 fr.	5 fr.	—	—	—	—
Communes autres que Paris							
Ayant plus de 40.000 habit. .	40	75	5	—	—	—	—
de 20.000 à 40.000 — . .	30	60	5	—	—	—	—
de 10.000 à 20.000 — . .	25	50	5	—	—	—	—
de 10.000 h. et au-dessous.	20	40	5	—	—	—	—
2° Voitures automobiles de plus de 12 chevaux.							
Communes autres que Paris.	40	75	5	7	9	12	15
Paris.	50	90					

Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende égale au quadruple de la taxe exigible.

Soit une voiture automobile à 2 places d'une force de 32 chevaux-vapeur 1/2, ayant séjourné 5 mois 1/2 consécutifs en France ; les calculs s'établissent comme suit :

32 HP 1/2 comme 33 HP
5 mois 1/2 — 6 mois

1° Droit fixe : $\frac{50^f \times 6 \text{ mois}}{12 \text{ mois}} = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 25^f00$

2° Taxe proportionnelle :

Les 12 premiers HP $= \frac{(12 \times 5^f) 6}{12}$

Les 12 HP suivants $\frac{(12 \times 7^f) 6}{12}$ soit $\frac{\left[(12 \times 5) + (12 \times 7) + (9 \times 9)\right] 6}{12} = 112^f50$

Les $\frac{9}{33}$ HP complémentaires $\frac{9 \times 9^f) 6}{12}$

137^f50

Soit une automobile à 8 places d'une force de 39 HP 1/2, ayant séjourné 9 mois 1/4 consécutifs en France ; la contribution sera la suivante :

59 HP 1/2 comme 60 HP
9 mois 1/2 — 10 mois

1° Droit fixe $\frac{90^f \times 10^m}{12^m} = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 75^f$

2° Taxe proportionnelle :

Les 12 premiers HP $\frac{(12 \times 5) 10}{12}$

Les 12 HP suivants $\frac{(12 \times 7) 10}{12}$

Les 12 HP — $\frac{(12 \times 9) 10}{12}$ soit $\frac{\left[(12 \times 5) + (12 \times 7) + (12 \times 9) + (24 \times 12)\right] 10}{12} = 450^f$

Les $\frac{24}{60}$ HP complémentaires $\frac{(24 \times 12) 10}{12}$

AU TOTAL. $\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 525^f$

La perception de la taxe est assurée par l'administration des douanes ; elle a lieu au moment de la sortie des véhicules au bureau frontière, à moins que la réexportation définitive ne s'effectue d'une douane intérieure (Paris notamment) sous le régime du transit international, — par chemin de fer par conséquent — auquel cas, c'est au bureau de la douane intérieure qu'il appartient de recouvrer la taxe.

La durée de séjour des automobiles en France (art. 3 du décret du 25 juillet 1910) est déterminée par la date des visas apposés sur les titres de mouvement sous le couvert desquels les automobiles ont été introduites : tryptiques, acquits-à-caution, reconnaissances de consignations.

299. — Traité de commerce. Jusqu'au 1er février 1892, le tableau des droits de douane applicables aux marchandises entrant en France, se composait de deux tarifs : le tarif général et le tarif dit conventionnel. Le premier constituait le droit commun en cette matière, le

second comprenait toutes les marchandises dont la dénomination figurait dans les tarifs joints aux traités de commerce passés entre la France et la généralité des Etats Européens et quelques Etats extra-européens.

La loi du 11 janvier 1892 a substitué aux deux tarifs précités un double tarif : l'un portant le nom de tarif général, l'autre celui de tarif minimum.

Le tarif général commun, nous l'avons vu, est le tarif de droit commun « applicable en l'absence de tout autre régime et n'ayant par suite, à aucun degré, le caractère d'une mesure exceptionnelle spécialement dirigée contre un Etat déterminé » (1) ; le tarif minimum est celui qui peut être appliqué aux marchandises originaires des pays qui font bénéficier nos marchandises d'avantages corrélatifs et leur appliquent aussi leur tarif minimum.

Le tableau ci-après indique les pays qui, avant la guerre, bénéficiaient du taux minimum :

a) Pour la généralité des produits.

b) Pour certains produits seulement.

300. — Clause de la nation la plus favorisée. La clause du traitement de la nation la plus favorisée consiste en ce qu'un Etat concède à un autre tous les avantages commerciaux et économiques qu'il a déjà concédés ou qu'il concédera à l'avenir à un tiers : c'est, en quelque sorte, la généralisation et l'extension à tous les pays jouissant de ce traitement de toutes les concessions faites en particulier à chacun des Etats contractants. C'est le mode de traité universellement employé, et, à peu d'exceptions près, tous les pays, non seulement d'Europe, mais de toutes les parties du monde, jouissent les uns à l'égard des autres de ce traitement. Si l'on remonte à une cinquantaine d'années, on voit qu'il était loin d'en être ainsi.

Avant 1860, c'est-à-dire avant l'époque où l'usage des traités de commerce fut devenu général, le sens de cette clause était plus restreint : elle ne désignait que les concessions qu'un Etat accordait à d'autres contractants sans réciprocité et n'embrassait pas les faveurs que l'Etat achetait par ses propres concessions ; celles-ci devaient être acquises, par chaque Etat en particulier, par des avantages corrélatifs. Dans ces dernières années, les Etats-Unis d'Amérique ont ressuscité cette ancienne idée du traitement le plus favorable, et l'ont fait rentrer dans la politique commerciale, sous le nom de réciprocité.

C'est à partir de 1860 que l'on trouve cette clause insérée dans les conventions.

Le Ministre du Commerce a demandé en avril 1918 au Conseil des Ministres l'autorisation de dénoncer dans tous les traités encore existants cette clause de la nation la plus favorisée.

301. — Gares internationales. Une gare internationale est une gare où les services douaniers et ferroviaires de deux Etats sont centralisés.

---

(1) Exposé des motifs de la dite loi de 1892.

TABLEAU DES PAYS AYANT DROIT AU TARIF MINIMUM

1re Pour la généralité des produits.

DÉSIGNATION DES ÉTATS	DATES DES TRAITÉS OU DES LOIS en vertu desquels ces États ont droit au tarif minimum	OBSERVATIONS
Allemagne (1)	Traité de Francfort du 10 mai 1871, article 11, et du 10 décembre 1871, art. 17.	(1) Les produits de l'île d'Héligoland, ancienne possession britannique, cédée à l'Allemagne, ne jouissent pas du tarif minimum.
Autriche-Hongrie et Bosnie	Convention du 18 février 1884 et traité de navigation du 9 avril 1884.	
Belgique	Décret du 30 janvier 1892.	
Bulgarie	Traité de commerce et de navig. du 13 janv. 1906.	
Canaries (Iles) (2)	Décret du 30 décembre 1893.	
Colombie	Convention du 30 mai 1892.	
Danemark (1 *bis*)	Traité du 17 août 1742 et convention additionnelle du 9 février 1842.	(1 *bis*) Y compris l'Islande et les îles Feroë, lesquelles sont considérées d'ailleurs comme dépendances *européennes* du Danemark.
Egypte (2 *bis*)	Convent. de commerce du 29 novembre 1902.	(2) Sous réserve du paiement de la surtaxe d'entrepôt pour les produits de ces îles et possessions qui sont importés d'un pays d'Europe autre que l'Espagne.
Empire ottoman (y compris la Turquie d'Asie (2 *ter*))	Traité du 25 juin 1802, convention du 25 novembre 1838 et décret du 30 janvier 1892.	(2 *bis*) L'arrangement s'applique à la France, à l'Algérie, aux Colonies et possessions françaises, ainsi qu'aux pays de protectorat de l'Indo-Chine et de la Tunisie.
Equateur	Convention du 30 mai 1898.	(2 *ter*) Bénéficient du tarif minimum, mais sont passibles de la surtaxe d'entrepôt : 1° les produits des possessions asiatiques de la Turquie importés autrement qu'en droiture ou autrement que de Constantinople et des ports européens de la Turquie sur la mer Noire ; 2° les produits des possessions africaines (*Egypte* et *Régence de Tripoli de Barbarie*) importés autrement qu'en droiture. Au point de vue douanier, l'île de Chypre est considérée comme dépendance *asiatique* de la Turquie. On considère également comme possessions asiatiques de la Turquie ayant droit au tarif minimum les provinces turques de l'Arabie (Hedjaz, Assir et Yémen sur la mer Rouge, et Hassa, sur le golfe Persique).
Espagne (3)	Arrangement commercial du 30 décembre 1893 et du 27 décembre 1894.	(3) Les produits des îles Baléares sont admis au tarif minimum.
Grande-Bretagne (4)	Loi du 27 fév. 1882 et convention du 28 fév. 1882.	(4) En dehors de la Grande-Bretagne proprement dite, et de l'Irlande, le traitement de la nation la plus favorisée s'étend aux îles de Jersey, de Guernesey et d'Aurigny ; mais il n'est pas applicable à Malte et à Gibraltar.
Grèce	Décret du 30 janvier 1892.	
Italie (5)	Décret du 7 février 1899.	(5) Les soies et les soieries d'origine italienne, reprises aux nos 27, 379, 380, 381 et 459 du Tableau des Droits, restent soumises aux conditions du tarif général. Pour les soieries brodées ou confectionnées, le droit du tissu est liquidé d'après le tarif *général* et la surtaxe de broderie ou de confection d'après le tarif *minimum*.
Japon	Traité du 4 août 1896 et convention complémentaire du 25 déc. 1898 convention du 15 avril 1910.	La colonie italienne de l'Erythrée n'a pas droit au tarif minimum (Dépêche des Affaires étrangères du 27 juillet 1899).
Luxembourg (Grand-Duché de)	Traité du 10 mai 1871.	
Maroc (6)	Loi du 6 février 1893.	
Mexique	Traité du 27 novembre 1886.	
Monténégro	*Modus vivendi* provisoire du 17 décembre 1904.	
Norvège	Convention du 13 janvier 1892.	
Paraguay	Convention du 21 juillet 1892.	
Pays-Bas	Décret du 30 janvier 1892.	
Perse	Traité du 12 juillet 1855.	
Possessions espagnoles de la Côte du Maroc (2)	Décret du 30 décembre 1893.	
République Argentine	Convention du 19 août 1892.	
République Dominicaine	Traité du 9 septembre 1882 et convention additionnelle du 5 juin 1886.	
République de Panama	Convention du 28 février 1893.	
Roumanie	Traité du 1er avril 1874 et convention du 16-29 septembre 1905.	
Russie (7)	Arrangement du 5 juillet 1893.	
Serbie	Convention du 13 janvier 1892.	
Suède		

TABLEAU DES PAYS AYANT DROIT AU TARIF MINIMUM (*suite*).

DÉSIGNATION DES ÉTATS	DATES DES TRAITÉS OU DES LOIS en vertu desquels ces États ont droit au tarif minimum	OBSERVATIONS
Suisse	Convent. de commerce du 20 octobre 19 6. Conv. sur les rapports de voisinage du 23 fév. 1882. Article additionnel du 25 juin 1895.	(6) Les produits marocains importés par la frontière de terre en Algérie et réexpédiés en France doivent être admis au bénéfice du tarif minimum
Tripoli (Régence de)(2*bis*).	Décret du 30 janvier 1892.	(7) Les produits de la Russie d'Asie participent au bénéfice du tarif minimum, sous réserve du paiement de la surtaxe d'entrepôt lorsqu'ils sont importés autrement qu'en droiture ou que de la Russie d'Europe.
Turquie d'Europe et d'Asie		
Uruguay	Convention du 1 juillet 1892 et protocole du 24 juin 1898.	
Vénézuela	Convention du 19 février 1902.	
Portugal (8).	*Modus vivendi* du 28 février 1911.	(8) Y compris les îles adjacentes de Madère, Porto Santo et des Açores.

2° POUR CERTAINS PRODUITS SEULEMENT (*principalement les denrées coloniales autres que le sucre et ses dérivés*).

DÉSIGNATION DES PAYS	DATES DES TRAITÉS, CONVENTIONS, ARRANGEMENTS, LOIS ET DÉCRETS en vertu desquels est concédé le tarif minimum.
Antilles danoises (cédées le 16 mai 1917 aux États-Unis)	Convention du 12 juin 1901.
Brésil	Loi et décret du 17 juillet 1900.
Congo (État indépendant)	Convention du 31 octobre 1901.
Costa-Rica	Convention du 7 juin 1891.
Haïti	Convention du 31 juillet 1900.
Zanzibar	Arrangement du 27 juin 1901.
Chine. — Corée. — Établissements anglais des détroits. — États fédérés malais. — Éthiopie. — Hong-Kong (colonie de). — Libéria (républic de). — Mascate. — Siam	Loi et décret du 22 février 1902.
Protectorats anglais de l'Est africain, du Centre africain et de l'Ouganda	Décret du 24 mars 1903.
Iles de Seychelles	Convention du 16 avril 1902.
Indes anglaises et États indigènes assimilés	Convention du 19 février 1903.
Ile de Ceylan	Idem.
République du Honduras	Convention du 11 février 1902.
Colonies néerlandaises	Convention du 13 août 1902.
Canada	Arrangement du 6 février 1893.
Chine	Loi et décret du 28 février 1899.
États-Unis d'Amérique	Loi et décret du 22 février 1902. Loi du 27 janvier 1893. Décrets des 7 juillet 1893 et 28 mai 1898. Loi du 30 mars 1910 (A).
Porto-Rico	Accord du 20 août 1902.
Salvador	Convention du 9 janvier 1901.
Jamaïque	Convention du 8 août 1902.
Nicaragua	Convention du 27 janvier 1902.

(A) La loi du 30 mars 1910, en outre de la nomenclature des produits et marchandises, en provenance des États-Unis et de Porto-Rico, bénéficiant du tarif minimum, spécifie un certain nombre d'autres produits des mêmes provenances, lesquels continueront à supporter les droits du tarif en vigueur antérieurement au 1er avril 1910.

Pour tous les autres pays Bolivie, Chili, Guatemala, Pérou et les colonies étrangères : anglaises, allemandes, italiennes, portugaises, hollandaises, danoises, américaines, etc., autres que celles désignées plus haut, le tarif général, quels que soient les produits importés, est appliqué.

L'organisation de gares internationales (1) est favorable pour concilier l'accomplissement des formalités de douane avec l'exploitation des chemins de fer. L'établissement dans une même gare frontière, de la douane nationale et de la douane étrangère incite les deux services à une communauté de travail et d'efforts qui les amène à collaborer efficacement à la rapidité des transports, car étant donnée l'extension toujours croissante du trafic commercial, une pareille organisation a pour but d'éviter les encombrements qui se produisent inévitablement lorsque les opérations de douane sont effectuées dans deux gares distinctes.

Cette communauté de travail et d'efforts des deux douanes dans le but de faciliter les opérations ne peut se manifester qu'autant que les deux services fonctionnent côte à côte, dans les mêmes magasins, sur les mêmes voies et qu'ils procèdent simultanément à la reconnaissance de mêmes marchandises l'un en vue de l'entrée, l'autre en vue de la sortie.

Le système des douanes internationales n'est pas sans présenter de sérieux avantages : il supprime en effet l'un des deux arrêts que, dans les conditions normales, les marchandises passant d'un pays dans l'autre doivent faire d'abord à la dernière gare du pays d'exportation en vue de l'accomplissement de formalités de sortie, ensuite à la première gare du pays d'importation pour les opérations d'entrée. Avec les gares internationales, il n'y a qu'un stationnement unique pendant lequel les deux services procèdent successivement à leurs opérations respectives.

La douane française s'est toujours opposée, dans la mesure du possible, à la création de semblables gares, en raison de fraudes que ce système peut provoquer, le service étant de plus désarmé vis-à-vis de la contrebande qui peut s'exercer sur la partie du territoire étranger où nos agents de douane exercent leur action, les conventions internationales ne prévoyant pas la possibilité pour les douaniers français d'appréhender les fraudeurs sur territoire étranger.

Les inconvénients du système ne nous paraissent pas suffisamment probants pour rejeter *ipso facto* l'établissement de gares internationales ; les avantages qu'elles présentent compensent et au-delà ces inconvénients dont l'expérience n'a pas démontré qu'ils fussent aussi importants que la douane le suppose, les tentatives de fraude qu'elle redoute nécessitant, pour ne pas être hypothétiques, des complicités entre fraudeurs et agents des trains, ce qui est très rare.

302. — Droits de statistique. En vertu des articles 3, de la loi du 22 janvier 1872, et 28, de la loi de finances du 8 avril 1910 (2) les mar-

(1) *Annales des douanes*, juin 1911.

(2) **Loi du 22 janvier 1872.**
portant établissement du droit de statistique.

ART. 3. — Il est établi, pour subvenir aux frais de la statique commerciale, un droit spécial de 10 centimes par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages, de 10 centimes par 1.000 kilogrammes ou par mètre cube sur les marchandises en vrac, et de 10 centimes par tête sur les animaux, vivants

chandises de toute nature importées dans la France continentale ou en Corse, de l'étranger, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine et de la Tunisie, ou exportées de la France continentale ou de la Corse à destination de ces pays, sont passibles d'un droit de statistique dont le taux est fixé ainsi qu'il suit :

15 centimes par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages :

15 centimes par 1.000 kilogrammes ou par mètre cube sur les marchandises en vrac ;

15 centimes par tête sur les animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine et porcine.

Pour les animaux et marchandises *ayant simplement transité* ou *transbordé*, le droit est de :

10 centimes pour chacune des unités de perception désignées ci-dessus.

Les animaux et marchandises *réexportés d'entrepôts* et qui ont acquitté la taxe lors de l'entrée en entrepôt sont exemptés du payement du droit au moment de la réexportation.

Des décrets peuvent substituer le mètre cube à la tonne métrique comme unité de perception sur les marchandises en vrac, et admettre les marchandises emballées à ne payer la taxe qu'à la tonne métrique ou par groupe de colis.

Le droit de statistique est affranchi de toute taxe additionnelle.

Le régime particulier édicté pour la Corse par la loi du 21 avril 1818 ne visant que le tarif des douanes, le droit de statistique y est intégralement applicable comme dans la France continentale. Il en est de même pour la principauté de Monaco, qui fait partie du territoire douanier français en vertu du traité d'union douanière.

Le droit de statistique est exigible en Algérie dans les mêmes conditions qu'en France. *Loi du 28 décembre 1895, art. 13* (1).

---

ou abattus, des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine et porcine. Ce droit, indépendant de toute autre taxe, mais affranchi des dixièmes additionnels, sera perçu tant à l'entrée qu'à la sortie, quelle que soit la provenance ou la destination.

Loi de finances du 8 avril 1910.

ART. 28. — A partir du 1er mai 1910, le taux du droit de statistique établi par l'article 3 de la loi du 22 janvier 1872 est porté à 15 centimes pour chacune des unités de perception désignées à cet article.

Toutefois, le droit restera fixé à 10 centimes pour les animaux et marchandises ayant simplement transités.

Le droit ne sera pas perçu pour les animaux ou marchandises réexportés d'entrepôt, lorsque la taxe aura déjà été payée lors de l'entrée en entrepôt.

Des décrets rendus sur la proposition du Ministre des Finances, après avis des Ministres du Commerce et de l'Industrie, et de l'Agriculture, détermineront les marchandises en vrac pour lesquelles le mètre cube sera substitué à la tonne, comme unité de perception, ainsi que les marchandises emballées qui seront admises à ne payer la taxe qu'à la tonne métrique ou par groupe de colis.

(1) **Loi de finances du 28 décembre 1895.**

ART. 13. — Le droit de statistique établi par l'article 3 de la loi du 22 janvier 1872 sera perçu en Algérie.

Seront exempts de cette taxe les produits importés de France en Algérie et réciproquement.

Les transports entre la France et la Tunisie sont soumis à la taxe Il en est de même des opérations qui s'effectuent entre la Tunisie et l'Algérie, *autrement que par la frontière de terre.*

Le droit de statistique n'est pas perçu dans les zones franches de la Haute-Savoie et du pays de Gex. Mais, du fait de l'exterritorialité douanière dont bénéficient ces régions, les opérations entre les zones et les autres départements français sont assujetties à la taxe. On ne la perçoit toutefois sur les produits de zones franches que lorsqu'ils ne jouissent pas d'un traitement de faveur en raison de leur origine.

Sont exonérés du droit de statistique notamment :

Les animaux conduits aux foires et marchés ou qui en sont ramenés ;

Les bestiaux et troupeaux amenés ou envoyés au pacage ;

Les bêtes attelées et les bêtes de somme servant aux usages agricoles ;

Les chevaux et autres bêtes de somme affectés à des transports entre la France et l'étranger, et *vice versa* ;

Les colis de bagages qui accompagnent les voyageurs et les émigrants, ainsi que les colis importés par les marins et les officiers de la marine de l'Etat pour leur usage personnel ;

Les colis postaux (1) ;

Les échantillons sans valeur marchande ;

Les envois de fonds du Trésor ;

Les houilles extraites d'entrepôt pour l'avitaillement des navires ;

Les marchandises envoyées de France en Corse, en Algérie et dans la principauté de Monaco, ou *vice versa* ;

Les marchandises envoyées de Corse en Algérie et dans la principauté de Monaco, ou *vice versa* ;

Les marchandises envoyées d'Algérie dans la principauté de Monaco, ou *vice versa* ;

Les marchandises originaires de la Régence de Tunis ou du Sud de l'Algérie importées en Algérie par les frontières de terre ;

Les marchandises réexportées d'entrepôt, qui ont déjà payé le droit à l'entrée en entrepôt ;

Les navires étrangers importés pour la francisation et les navires de construction française exportés ;

Les objets adressés aux membres du corps diplomatique directement accrédités auprès du gouvernement de la République ;

Les objets expédiés par la voie de la poste ;

Les objets de rechanges (vergues, voiles, cordages, etc.) débarqués des navires auxquels ils appartiennent, pour être réparés ou visités (*les objets de l'espèce débarqués des navires français et figurant à l'inventaire de ces navires sont exemptés dans tous les cas*) ;

Les produits des zones franches de la Haute-Savoie et du pays de Gex, lorsqu'ils jouissent d'un traitement de faveur en raison de leur origine ;

Les provisions de bord et articles divers embarqués sur les navires

---

(Voir note 310 page 474).

de guerre français ou étrangers, pour le compte personnel des officiers et marins ;

Les récoltes des propriétés limitrophes ;

Les restants de provisions de bord, d'origine française, ou débarqués d'office pour le rationnement de l'équipage ;

Les sels étrangers extraits d'entrepôt pour la pêche, qui ont déjà payé le droit à l'entrée en entrepôt ;

L'article 25 de la loi de finances du 29 juin 1918 a relevé le droit de statistique de 0,15 à 0.20 sauf pour les opérations de transit et de sortie d'entrepôt quand le droit a déjà été perçu à l'entrée : de plus, l'exemption dont bénéficiaient les colis postaux n'a pas été maintenue (voir I note 210). Le taxe de statistique rapportait un peu plus de 9 millions de francs par an avant 1910 ; elle a rapporté annuellement près de 16 millions dans les trois années qui ont précédé la guerre.

303. — Droit de timbre. Les actes délivrés par les douanes portent un timbre particulier (timbre administratif) que l'administration fait elle-même apposer et dont le prix est réglé comme suit (loi du 28 avril 1816, art. 19) :

Pour les acquits de transit (soumissions de douane) (voir, note 269). .	0f 75
Pour les quittances de droit au-dessus de 10 fr.	0 25
Pour toutes les autres expéditions (quittances de droits au-dessous de 10 fr., passavants, etc.).	0 05

Sont exempts du droit de timbre, notamment les acquits-à-caution (soumissions) délivres pour les transports de toute nature en colis postaux, à la condition que ces acquits s'appliquent exclusivement à des colis-postaux (loi du 24 juillet 1881).

Les quittances de droits de statistique délivrées par la douane ne sont pas passibles du droit de timbre de 0 fr. 25 édicté par la loi de 1816 ; elles sont soumises, pour les perceptions supérieures à 10 fr., au droit de timbre de 0 fr. 10 institué par l'art 18 de la loi du 23 août 1871).

304. — Acquittement des droits. Par application de l'art. 1er de la loi du 15 février 1875 les droits de douane perçus pour l'entrée des marchandises sont dus au comptant, sans escompte (1), le paiement doit être fait en monnaie ayant cours légal y compris les billets de la Banque de France. Les marchandises étant le gage des droits d'entrée, la douane a la faculté de les retenir jusqu'à complet paiement de ces derniers.

Toutefois les droits de douane peuvent être réalisés (Pallain. *Traité des Douanes Françaises*) en effets de crédit, sous les conditions ci-après :

Les redevables admis au crédit souscrivent, à l'ordre du receveur principal des douanes, des obligations dûment cautionnées, à 4 mois d'échéance, transmissibles par endossement, payables soit à Paris, soit, quand

(1) Les Compagnies de chemins de fer ont la faculté de régler en mandats de virement sur leur compte courant à la Banque de France libellés au profit du Trésor Public. (Arrêtés ministériels des 29 juillet 1886 et 26 mars 1887.)

il s'agit des départements, au domicile ou à la résidence du Trésorier payeur général du département ou du Receveur des Finances de l'arrondissement. En échange de la facilité qui leur est accordée, les souscripteurs des traites payent un intérêt de retard à raison de 3 °/₀ par an (un projet de loi déposé le 19 octobre 1917 tend à élever cet intérêt à 5 °/₀). Enfin, les déclarants peuvent, sous la garantie d'une soumission cautionnée renouvelable chaque année, être autorisés à enlever les marchandises aussitôt après la vérification, c'est-à-dire avant la liquidation et paiement des droits, ceux-ci devant être réalisés en numéraire dans le délai de 3 jours à partir de la prise ou recette en comptabilité ; en compensation des risques courus par le Trésor et le comptable (dans l'espèce Receveur des douanes) les soumissionnaires ont à payer en sus des droits, une remise de 1 °/₀ du montant de ces droits (loi de Finances du 26 février 1887).

Par arrêté du 28 juillet 1916, le Ministre des Finances a autorisé le paiement par chèques des droits et taxes perçus par la douane, dont le montant n'est pas inférieur à 100 fr.

305. — Ports francs. On appelle port franc un terrain (ville ou quartier) neutre, dénationalisé, exterritorialisé, c'est-à-dire considéré au point de vue douanier comme territoire étranger soustrait par conséquent à l'action des douanes et placé en somme en dehors de sa ligne, où tous les navires quelle que soit leur nationalité ont libre et franc accès, et où toutes les marchandises, qu'elles qu'en soient la nature et la provenance, peuvent être introduites, déposées, manipulées et exportées sans aucune formalité ni restriction et sans avoir à acquitter aucun droit de douane, tant qu'elles ne pénètrent pas dans l'intérieur du pays.

La Chambre de Commerce de Marseille en l'an XIII au cours d'une délibération, définissait ainsi le « port franc » : « *un point commun où vient aboutir, par une sorte de fiction, le territoire prolongé de toutes les nations, et qui reçoit et verse de l'un à l'autre ses produits respectifs sans gêne et sans droits.* »

Depuis la Révolution, il n'existe plus de ports francs en France (il en existait à Marseille, Bayonne, Dunkerque et Lorient), mais il en existait encore en Europe avant la guerre à Hambourg, Brême, Copenhague, Gênes, etc...

Bien des projets de loi ont été déposés à la Chambre en faveur de la création sinon de ports francs, mais tout au moins de zones franches situées dans le périmètre d'un port maritime — un de ces projets demandait même l'extension aux ports fluviaux, c'était celui de Paris que dans l'espèce le projet visait plus spécialement.

Ces projets de loi qu'ont approuvés dans leur grande majorité les Chambres de Commerce consultées (1), s'inspirent tous du même désir de

(1) Une seule Chambre de Commerce, celle du Havre, a estimé que la création de zones franches n'avait qu'une importance secondaire au point de vue du développement commercial et maritime et qu'il serait tout d'abord nécessaire que le Gouvernement intervînt en faveur d'une réglementation plus large de l'entrepôt fictif et de l'admission temporaire du perfectionnement et de l'outillage des grands ports ainsi que du développement des chemins de fer et canaux.

donner un nouvel essor à l'industrie nationale et d'accroître aussi notre commerce d'exportation.

On a néanmoins soulevé bien des objections contre la création de ports francs :

a) Le port franc est une brèche dans le système protectionniste ;

b) Les ports francs sont des foyers de fraude, les conditions mêmes de fonctionnement se prêtant à toutes les fraudes et à toutes les sophistications qu'un commerçant dénué de scrupules peut avoir l'idée d'entreprendre ;

c) Le commerce d'exportation bénéficie déjà des entrepôts et de l'admission temporaire, régime de faveur suffisant sauf à l'améliorer ;

d) Outiller tout d'abord nos ports, rendre nos rivières navigables, creuser des canaux, mettre nos ports en communication facile avec l'intérieur du territoire, avant de créer des ports francs.

A ces objections, M. Ch. Chaumet, député, au nom de la Commission du commerce et de l'industrie, dans un rapport sur la question, répond en ces termes, notamment en ce qui concerne les deux premières :

a) Votre Commission n'entend pas faire le jeu des libres échangistes. Elle ne vous proposerait point une mesure qui détruirait, même en partie, les effets du système protectionniste. Si elle vous demande d'autoriser la création des ports francs, c'est parce qu'elle a la conviction profonde et vigoureusement motivée que cette création n'est nullement en contradiction avec le régime douanier que vous avez établi et que vous êtes résolus à maintenir.

Que veulent les protectionnistes ? Empêcher l'importation étrangère de concurrencer nos produits ; assurer aux producteurs nationaux le marché national.

Leur but sera atteint après comme avant la création des zones franches, puisque aucun des produits entrés dans la zone ne pourra pénétrer dans le territoire protégé sans acquitter des droits le plus souvent supérieurs et tout au moins égaux à ceux qu'il aurait payés s'il avait été directement importé. Seuls, les produits réexportés bénéficient finalement de la franchise.

Il n'y a d'ailleurs de ports francs que dans les pays protectionnistes. Dans les pays libres-échangistes, comme l'Angleterre, tous les ports jouissent de la franchise ainsi que l'ensemble du territoire : c'est seulement chez les nations qui défendent la production nationale par des tarifs douaniers qu'on a éprouvé le besoin de créer spécialement des ports francs : Italie, Autriche, Danemark, Allemagne.

b) Toutes les pratiques interdites en territoire douanier sont défendues en zone franche et de plus le projet de loi ne permet pas en zone franche certaines opérations justement considérées comme frauduleuses. (Voir d'ailleurs plus loin l'art. 12 du projet).

L'application des lois et des règlements sera d'autre part mieux assurée dans la zone franche que partout ailleurs, précisément parce que la zone est limitée, entourée de clôtures quasi infranchissables, soumise à une surveillance particulière et constante. Nous avons donc le droit de conclure que

grâce aux garanties — qui n'existent pas dans d'autres pays, il est vrai, mais qui sont prévues dans le projet actuel, — les ports francs ne seront pas en France un foyer de fraude ; au contraire, la fraude y sera presque impossible, en tout cas plus difficile et plus rare qu'au dehors.

Projet de loi relatif a l'établissement des zones franches dans les ports maritimes.

Art. 1er. — Dans les villes pourvues d'un port maritime, il peut être décidé, par décret rendu en Conseil d'État après enquête, que les marchandises seront admises en franchise de tous droits de douane et des taxes intérieures de consommation dans une portion du port et des territoires adjacents.

Le décret précité ne peut intervenir que sur la demande de la Chambre de Commerce et après avis favorable du Conseil municipal.

Art. 4. — La Chambre de Commerce doit, sur les terrains lui appartenant et sur ceux concédés par l'Etat, établir les magasins, hangars, voies ferrées et outillages nécessaires à la manutention, au transport et à l'emmagasinement des marchandises. Elle pourvoit à toutes les dépenses nécessitées par cette organisation ; elle prend également à sa charge le supplément de frais auquel donne lieu la surveillance du périmètre de la zone franche par l'administration des Douanes.

Art. 6. — Sont autorisées dans les zones franches toutes opérations de manutention, de triage, de mélange, d'assortissement et de manipulation.

Art. 9. — Sont soumises au tarif général des douanes en vigueur et aux surtaxes spécifiées dans la loi du 11 janvier 1892 (surtaxes d'origine et d'entrepôt, voir I ⁄, notes 272 et 273), toutes les marchandises qui passeront de la zone franche en territoire douanier. Toutefois, s'il est justifié à l'administration des douanes : 1° Qu'elles proviennent directement des pays d'origine, elles seront exemptes des surtaxes précitées ; ou 2° qu'elles proviennent du territoire douanier, elles ne seront soumises à aucun droit.

Art. 10. — Le décret instituant la zone franche déterminera :

1° Les limites de la zone, ses modes de clôture et les moyens de surveillance ;

2° Les opérations industrielles auxquelles il pourra être procédé ; ces opérations ne pourront porter que sur les industries auxquelles le bénéfice de l'admission temporaire est accordé par la législation en vigueur ;

3° Les justifications nécessaires pour que les marchandises soient exemptées du tarif général des douanes et des surtaxes conformément à l'article 9.

Art. 12. — Sont et demeurent applicables dans les zones franches les lois du 28 juillet 1824 sur les altérations ou suppositions de noms en matière commerciale, du 23 juin 1857 sur les marques de fabrique ou de commerce, du 26 novembre 1873 sur les timbres ou signes apposés sur ces marques, les traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété industrielle, et enfin tous autres articles de lois ou de réglements en vigueur dans les ports maritimes, en ce qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

En outre, sont interdits dans les zones franches :

1° Toute apposition sur des produits originaires de l'étranger, soit en totalité, soit pour partie, naturels ou fabriqués, sur leurs enveloppes, étiquettes, marques, etc., sur les imprimés ou écrits s'y rattachant, d'un signe et d'une désignation ou indication quelconque de nature à faire croire que lesdits produits proviennent intégralement du territoire français ou du territoire d'une colonie ou possession française ;

2 Tout usage de signes, désignations ou indications précitées, et tout acte de vente ou mise en vente des produits ci-dessus mentionnés portant ces signes, désignations ou indications.

La saisie des objets illicites sera faite conformément aux dispositions de l'article 19 de la loi du 23 juin 1857.

Toute infraction à ces dispositions sera punie d'une amende de cinquante à deux mille francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

306. — Prohibitions d'entrée. — Prohibitions de sortie. Avant la guerre, n'étaient prohibés (pour le commerce ou les particuliers) :

1° *A l'entrée* que le tabac en feuilles (sauf celui adressé à une manufacture de l'Etat) (voir IV, note 296), les allumettes, la poudre et les munitions chargées, les cartes à jouer, les contrefaçons en librairie, la monnaie de billon étrangère, les médicaments composés non dénommés au tarif, les écrits, estampes, gravures, etc., interdits par le gouvernement ;

2° *A la sortie* que les chiens de forte race (ceux qui mesurent 0m,325 ou plus de hauteur au milieu de l'échine), et les contrefaçons en librairie. Toutes les autres marchandises pouvaient sortir librement sauf application des mesures prescrites dans un intérêt d'ordre public ou de salubrité publique (armes réglementaires, munitions, dont la sortie était subordonnée à une autorisation, animaux dont la sortie était subordonnée à la production d'un certificat de santé).

Depuis la guerre de nombreux décrets ont été pris tendant à prohiber sauf dérogations dûment consenties la sortie de France de produits, marchandises, objets, etc., nécessaires à la défense nationale et au ravitaillement civil.

D'un autre côté, la loi du 6 mai 1916 a autorisé le gouvernement, et ce dans le but de restreindre l'achat de certaines marchandises étrangères, principalement celles de luxe ou d'utilité particulière, à prohiber sauf dérogations accordées, l'entrée en France de ces marchandises, tout au moins pendant la durée des hostilités. Cette mesure a été prise pour empêcher l'exode de nos disponibilités et améliorer notre change, les importations qu'il convenait par suite de restreindre étant bien supérieures à nos exportations.

Nous avons dit que les droits de sortie avaient été supprimés : un décret du 3 janvier 1917 — décret rapporté le 6 juin de la même année — avait établi un tarif de sortie applicable, en cas de dérogation autorisée à la prohibition de sortie, à un certain nombre de produits chimiques et pharmaceutiques ; ce tarif variait entre 5 et 60 fr. le kilog net.

Enfin un décret en date du 15 juin 1917 — dont ci-dessous les art. 1 et 2 — a institué au profit de l'État des redevances spéciales sur toute autorisation accordée par dérogation à des prohibitions d'entrée ou de sortie :

ART. 1er. — Les licences, laisser-passer, bons d'importation et en général, toutes autorisations accordées par dérogation à des prohibitions d'*entrée* ou de *sortie*, donneront lieu à une redevance, à titre de participation aux frais de fonctionnement des services chargés de l'instruction des demandes.

Cette redevance, dont le tarif sera de 2 fr. pour les sorties et de 5 fr. pour les entrées, sera perçue sur chaque opération effectuée en vertu d'une licence, d'un laisser-passer, d'un bon d'importation ou d'une des autorisations visées à l'alinéa précédent.

ART. 2. — Lorsque les opérations d'entrée ou de sortie comprendront exclusivement des colis postaux et porteront sur moins de 10 colis, la redevance prévue à l'article précédent sera remplacée :

1° A l'entrée, par une redevance de 50 centimes par colis ;

2° A la sortie, par une redevance de 20 centimes par colis.

307. — Taxes sur les marchandises importées. La loi du 31 décembre 1917 et l'arrêté ministériel (Finances) du 23 mars 1918, sont relatifs à l'application :

a) De la taxe de 0 fr. 20 par 100 fr. pour les marchandises, denrées, etc... autres que de luxe.

b) De la taxe de 10 °/₀ sur les dépenses somptuaires.

Aux termes de ces loi et arrêté, les marchandises importées sont assujetties ou non :

1° A la taxe de 0 fr. 20 par 100 fr. (art. 23 de la loi de décembre 1917 (1) ;

2° A la taxe de 10 °/₀ (art. 27 de la dite loi (2) ; suivant qu'elles sont destinées à des consommateurs ou à des commerçants.

Si elles sont destinées à des commerçants qui en feront usage pour l'exercice de leur commerce, elles sont exonérées du payement de la taxe à la condition que le commerçant intéressé fournisse au bureau de la douane en double expédition, une attestation signée de lui faisant connaître ses noms, prénoms et adresse et affirmant sous sa responsabilité ;

---

(1) *Art. 23 de la loi du 31 décembre 1917.* — A l'expiration d'un délai de trois mois après la promulgation de la présente loi le payement de la vente au détail ou à la consommation de toutes marchandises, denrées, fournitures ou objets quelconques est frappé, au profit de l'État, lorsque ce payement dépasse 150 fr., d'une taxe de 20 centimes par 100 fr. ou fraction de 100 fr. sans addition de centimes.

..... Est soumis à la taxe le payement des marchandises importées lorsque ces marchandises sont destinées aux consommateurs. En sont exempts les payements des livraisons à l'étranger de marchandises fabriquées ou produites en France.

(2) *Art. 27 de la loi du 31 décembre 1917.* — Trois mois après la promulgation de la présente loi, une taxe de 10 °/₀ sera instituée sur le payement des marchandises, denrées, fournitures ou objets quelconques offerts au détail ou à la consommation, sous quelque forme et sous quelle condition que ce soit par un commerçant ou par un non-commerçant, si ces marchandises, denrées, fournitures ou objets quelconques sont classés comme étant de luxe.

Toutes les dispositions des trois derniers § de l'art. 23 (voir le dernier alinéa ci-dessus de l'art. 23) sont applicables à la taxe de 10 °/₀.

a) Qu'il est soumis à l'impôt annuel établi par la loi du 31 juillet 1917, sur les bénéfices des professions commerciales et industrielles ;

b) Qu'il achète pour son propre commerce ;

c) Que la marchandise est exclusivement destinée à l'exercice de son commerce ;

d) Que la marchandise est destinée à être revendue, transformée ou non, et supporter la taxe au moment de cette revente.

Si les marchandises importées sont destinées à des consommateurs, elles acquittent, suivant le cas, les deux taxes ne pouvant se cumuler sur un même objet, les taxes de 0 fr. 20 par 100 fr. et de 10 % dans les conditions détaillées aux articles 1 à 9 de l'arrêté du 13 mars 1918, c'est-à-dire que la taxe est acquittée au moment du dédouanement au bureau de la douane ou à la sortie de l'entrepôt pour le compte du destinataire par celui qui déclare ou présente la marchandise. Le payement est constaté par l'apposition de timbres mobiles effectuée par les agents des douanes sur les factures accompagnant les marchandises.

Par consommateurs, on doit entendre toutes personnes ne devant pas faire usage des marchandises importées pour l'exercice de leur commerce.

Pour ne pas mettre l'industrie et le commerce français dans une situation d'infériorité vis à-vis de nos concurrents de l'étranger, la loi de décembre 1917 a exempté de la taxe de 0 fr. 20 par 100 fr. et de la taxe de 10 % les marchandises exportées, à destination de l'étranger, de l'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat, à la condition que les envois directs de marchandises pour l'extérieur soient inscrits par le vendeur sur un carnet à souche et à volants. Le volant suit la marchandise et est présenté avec elle au bureau de douane de sortie qui a pour mission d'identifier la marchandise, de constater l'embarquement et la sortie et après avoir arrêté le volant de le restituer au déclarant qui le renverra à l'expéditeur ; ce dernier rattachera le volant à la souche comme justification de l'expédition.

Toute infraction est punie (art. 26 de la loi de décembre 1917) d'une amende de 6 % ; en cas de récidive 25 % de la somme sur laquelle l'impôt n'aura pas été régulièrement acquitté, sans que cette amende puisse être inférieure à 50 fr. en principal.

V^e^ PARTIE

A). — Colis postaux.
B). — Colis agricoles

CINQUIÈME PARTIE

A. — COLIS POSTAUX

*308. — **Historique.*** Le service des colis postaux a été inauguré en France le 6 mai 1881 en vertu d'une Convention du 2 novembre 1880 ratifiée par la loi du 3 mars 1881.

Cette Convention fut signée entre le Ministre des Postes représentant l'Etat d'une part, et les délégués des Compagnies de chemin de fer et des Compagnies de navigation maritime, d'autre part. Elle n'intéressait alors que les colis postaux sans déclaration de valeur dont le poids ne pouvait dépasser 3 kg. (prix pour chaque colis — enregistrement et droit de timbre du récépissé fixé à 0,10 compris — 0,60 (1).

Le 3 novembre 1880 intervint une autre Convention entre la France et divers Etats d'Europe et extra européens pour l'échange des colis postaux sans déclaration de valeur, cette Convention fut, de même que celle du 2 novembre 1880 relative au régime intérieur, ratifiée par la loi du 3 mars 1881.

La limite du colis postal fut portée à 5 kg. par la Convention, conclue entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer et de transports maritimes, le 15 janvier 1892, approuvée par la loi du 12 avril 1892 (décret du 27 juin 1892 qui institua également les colis contre remboursement et la déclaration de valeur. Une Convention additionnelle signée à Vienne (Autriche) le 2 juillet 1891 entre les Etats contractants, consacra pour le régime international, l'augmentation du poids du colis postal.

Enfin une Convention du 12 novembre 1896 ratifiée par la loi du 17 juillet 1897 (décret du 5 septembre 1897) institua le colis postal du poids de 10 kg. pour le régime intérieur.

D'autre part, des décrets ultérieurs étendirent successivement le service des colis postaux de 5 à 10 kg. à la Corse, l'Algérie et la Tunisie ; enfin, aux échanges entre les bureaux ou établissements français à l'étranger et les colonies françaises d'une part et la France d'autre part et réciproquement et certains pays étrangers : la Belgique, la Chine, les Antilles danoises, le Luxembourg et la Suisse.

Pour les autres pays, le poids ne peut dépasser 2, 3 ou 5 kg. suivant les destinations. Le maximum de poids adopté pour chaque pays contrac-

---

(1) Les Compagnies proposèrent en même temps au Ministre pour le transport des petits colis ordinaires (c'est-à-dire non postaux) de 0 à 3[k] expédiés d'une gare quelconque d'un des grands réseaux d'intérêt général à une gare quelconque des mêmes réseaux, un tarif commun approuvé par circulaire ministérielle du 20 avril 1881 fixant :

à 1[f] le prix pour chaque colis de 0 à 3[k] ; Enregistrement 0[f] 10 et timbre de récé-
à 1 20 — de 3 à 5[k] pissé à 0[f] 35 compris.

Ce tarif commun a été supprimé le 15 avril 1893.

tant est indiqué d'ailleurs dans un livret intitulé : *Liste alphabétique pour le tarif des colis postaux* qui est publié chaque année le 1er janvier et qui se trouve à la disposition du public dans les gares.

Ce livret que complètent des listes rectificatives mensuelles donne, en dehors de la liste proprement dite des gares et localités françaises participant au service des colis postaux, les prix et conditions de transport de ces colis. Il contient en outre toutes les indications utiles concernant le conditionnement, l'emballage, le groupage des colis, la rédaction des bulletins d'expédition, la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie, etc... ; il est en vente au prix de 4 francs (édition du 1/1 1919).

La Convention qui régit en ce moment les colis postaux internationaux a été signée à Rome le 26 mai 1906, la Convention initiale ayant prévu à son art. 19 que des modifications pourraient y être apportées.

309. — Renseignements statistiques. Dès l'origine, les facilités offertes pour les transactions commerciales par ce nouveau régime ont été appréciées du public qui en a usé de plus en plus largement.

NOMBRE DE COLIS POSTAUX TRANSPORTÉS SUR LES GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS DE 1881 à 1916 (1).

ANNÉES	NOMBRE	ANNÉES	NOMBRE	ANNÉES	NOMBRE	ANNÉES	NOMBRE
	millions		millions		millions		millions
1881 (2)	4,540	1888	22,910	1895	42,930	1910	70,533
1882	10,540	1889	24,770	1896	44,710	1911	71,454 (*a*)
1883	13,400	1890	26,300	1897	47,150	1912	73,916
1884	15,550	1891	28,020	1898	49,725	1913	74,625 (*b*)
1885	17,750	1892	32,450	1907	66,710	1914	50,353 (3)
1886	19,550	1893	38,420	1908	68,000	1915	41,430 (3) (4)
1887	21,410	1894	40,080	1909	69,800	1916	41,749 (3) (4)

(1) de 1881 à 1891, colis de 0 à 3^k
de 1892 à 1896, colis de 0 à 3 et de 3 à 5^k
à partir de 1897, colis de 0 à 3, de 3 à 5 et de 5 à 10^k
} Service intérieur et Service international.

(2) Huit mois seulement.

(3) Guerre.

(4) Non compris les colis pour prisonniers de guerre ou expédiés par eux ; colis dont le transport est effectué gratuitement (en vertu de la convention postale internationale signée à Washington le 15 juin 1897) au moyen de bulletins non timbrés :

1915 France sur Allemagne $12^m,710$ Allemagne sur France $1^m,440$
1916 — $20^m,610$ — $2^m,160$

(Chiffres approximatifs).

(*a*) 1911. D'après le *Journal de la Société de Statistique de Paris*, 87 °/₀ des colis expédiés en 1911 l'ont été au tarif ordinaire, 8 °/₀ avec déclaration de valeur représentant une somme de 1 milliard 534 millions et 5 °/₀ contre remboursement évalués au total à 142 millions.

(*b*) 1913. 31 °/₀ colis de 0 à 3^k
17 °/₀ — 3 à 5^k
31 °/₀ — 5 à 10^k
} régime intérieur.
21 °/₀ colis internationaux.

voir d'autre part

En 1913 (avis présenté au nom de la Commission des P. T. T. sur le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le relèvement temporaire des tarifs sur les réseaux de chemins de fer d'intérêt général par M. Deshayes, député, séance du 4 octobre 1917) il a circulé près de 2 milliards de colis postaux dans monde entier. Le service international ne représente qu'une faible portion de ce total (environ 35 millions 2 75 %) ; c'est le trafic *intérieur* de chaque pays qui a surtout profité de la création du colis postal.

La France, pour sa part, a enregistré le mouvement ci-après :

Colis de 3k	en gare	13.940.000	(19 %)	31 %	79 %
	à domicile	8 760.000	(12 %)		
Colis de 5k	en gare	9.430.000	(12 %)	17 %	
	à domicile	3 820 000	(5 %)		
Colis de 10k	en gare	18 380.000	(25 %)	31 %	
	à domicile	4.595.000	(6 %)		
		58.625.000			
Colis internationaux		16 000 000			21 %
TOTAL		74.625 000			100 %

TABLEAU COMPARATIF DU TRAFIC DES COLIS POSTAUX A L'INTÉRIEUR DES PRINCIPAUX PAYS.

	population			soit par tête d'habitant.
Suisse. . .	3.753.000	colis postaux	36.700 000 (2,5 %)	9,8
Etats-Unis .	93 400.000	—	800 000 000 (54,3)	8,5
Allemagne .	64 900.000	—	314.500.000 (21,3)	4,8
Danemark .	2.775.000	—	9 100 000 (0,6)	3,2
Angleterre .	46 100.000	—	130.475.000 (9,0)	2,8
Autriche . .	49.450 000	—	111.700.000 (7,5)	2,3
Belgique . .	7.500 000	—	11.200.000 (0,7)	1,5
France . .	39.600.000	—	58.625.000 (4,0)	1,4
			1.472.300.000	

Tandis que le trafic atteint 10 colis par tête d'habitant en Suisse, il arrive à peine à 1,5 en France.

310. — Tarif pour le transport des colis postaux.

A) **Régime intérieur.** — D'une des localités de la France continentale désignées à la liste alphabétique visée plus haut à une autre de ces localités (y compris l'enregistrement et droit de timbre perçu au profit de l'Etat de : 0,10 pour les colis de moins de 5 kg, 0,20 pour les colis de plus de 5 kg.) :

Jusqu'à 3 kg. inclusivement. .	gare 0f75	domicile 1f05
Au-dessus de 3 jusqu'à 5 kg. .	— 1 00.	— 1 30
Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kg.	— 1 70	— 2 00

Les prix de transports actuels des colis livrables en gare, non compris le droit de timbre, correspondent à l'unité par tonne :

— 217f pour les colis de 0 à 3 kg. . $\left(\frac{1000^k}{3^k}\right)$ (0f75 – 0f10)

180[f] pour les colis de	3 à 5 kg.	.	$\left(\frac{1000^k}{5^k}\right)$ (1[f] 00 — 0[f] 10)
150	—	5 à 10	$\left(\frac{1000^k}{10^k}\right)$ (1 70 — 0 20)

Représentant par rapport au tarif ordinaire de la messagerie (Voir I, note 168) pour les envois de moins de 40 kilog, des distances maxima de 288, 405 et 328 (1) kilomètres.

Le prix de transport des colis postaux du régime intérieur était avant le 1[er] octobre 1918 de 0,60, 0,80 et 1,25 (gare) et de 0,85, 1,05 et 1,50 (domicile) suivant coupures (droit de timbre 0,10 compris). L'article 28 de la loi de finances du 29 juin 1918 (voir I note 210) éleva à 0,20 le droit de timbre des colis postaux de plus de 5 kilog. — le droit de 0,10 étant maintenu pour les colis de moins de 5 kilog —, et le décret du 28 septembre 1918 fixa pour le transport des colis postaux les prix qui figurent page 473.

L'article 26 de la dite loi du 29 juin 1918 édicte la suppression de la clause en vigueur relative à la non application des droits de statistique commerciale (voir IV, note 302) aux colis postaux en provenance ou à destination de l'étranger, des colonies françaises, etc... Aux termes de cet article 26 les marchandises expédiées en colis postaux sont passibles des droits de statistique dans les conditions prévues pour les marchandises transportées sous d'autres modes d'expédition. (Voir d'ailleurs I note 210 page 328).

B) **Régime international et colonial.** — La taxe afférente aux chemins de fer français pour le transport des colis postaux échangés entre la France et l'étranger, ainsi qu'entre la France et ses colonies, est provisoirement maintenue par colis, à 0 fr. 60 ou 0 fr. 90 (droit de timbre dû à l'Etat français compris) suivant qu'il s'agit d'un colis de 0 à 5 ou de 5 à 10 kg. La taxe revenant aux pays étrangers et aux Compagnies maritimes est fixée par décret.

La liste alphabétique indique les prix réclamés pour l'acheminement des colis postaux de la France sur l'Etranger, les Colonies Françaises, la Corse, l'Algérie et la Tunisie, et inversement.

Les transports de colis postaux se divisent donc en quatre catégories, savoir :

Transports à l'intérieur de la France continentale ;

Transports à destination ou en provenance de l'étranger, de la Tunisie et des colonies françaises ;

Transports à destination ou en provenance de la Corse et de l'Algérie ;

Transports, par voie de terre, entre les bureaux de correspondance ou les bureaux de poste et les gares, ou entre deux bureaux de poste.

---

(1) 1000 — 217 / 3 — x ou $1000x = 651, x = 0{,}65$ correspondant à 288 kilom.
1000 — 180 / 5 — x ou $1000x = 900, x = 0{,}90$ — à 405 —
1000 — 150 / 10 — x ou $1000x = 1500, x = 1{,}50$ — à 328 —

311. — Dimensions et volume des colis postaux. Aucune condition de volume ni de dimension n'est exigée pour les colis postaux de 0 à 5 kg. circulant à l'intérieur de la France continentale, de l'Algérie, de la Corse ou entre la Corse et la France.

Les colis de 5 à 10 kg. transportés à l'intérieur de la France continentale ou à l'intérieur de la Corse et de l'Algérie ne peuvent excéder la dimension de $1^{m},50$ sur une face quelconque : de plus les colis de 5 à 10 kg. échangés entre la France, la Corse, l'Algérie, la Tunisie et les colonies françaises, les bureaux français à l'étranger, la Chine et les Antilles Danoises peuvent atteindre la longueur de $1^{m},50$ à la condition de ne pas excéder le volume de 55 décimètres cubes.

Les colis de 5 à 10 kg. échangés entre la France, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse, ne peuvent excéder la dimension de $1^{m},50$ sur une face quelconque.

312. — Dispositions diverses.

Colis encombrants. — Il peut être accepté, moyennant une taxe additionnelle de 50 % en plus du tarif ordinaire (non compris le droit de timbre qui n'est pas majorable) des colis encombrants pour les pays qui admettent ce genre de colis.

Déclaration de la valeur. — Moyennant paiement d'un droit d'assurance *ad valorem* (1), il peut être accepté des colis postaux avec déclaration de valeur dont la limite varie de 500 à 5000 fr. suivant les pays qui admettent ce genre de colis (en service intérieur le maximum de la valeur est de 5000 fr.).

Remboursements. — Les colis postaux peuvent être grevés, moyennant paiement d'une taxe additionnelle (2) pour le retour des

---

(1) Le droit supplémentaire d'assurance à percevoir pour la déclaration de valeur est uniformément de 0 fr. 10 centimes *dans le régime intérieur* pour 500 fr. et fraction de 500 fr.

Dans les relations de la France avec la Corse, l'Algérie, Tunisie et les colonies françaises et réciproquement, le droit d'assurance est de 0 fr. 25 par 300 fr. ou fraction de 300 fr.

Dans le régime international, le droit supplémentaire d'assurance à percevoir pour 300 fr. ou fraction de 300 fr. est indiqué en regard de chaque pays, dans la liste alphabétique pour le tarif des colis postaux.

(2) L'encaissement et le retour d'un remboursement grevant un colis postal donnent lieu à la perception d'un droit spécial ainsi fixé :

Régime intérieur (a) et régime franco-corse et franco-algérien : 1° Jusqu'à 500 fr. : 0 fr. 60 si le montant du remboursement doit être payé à l'expéditeur en gare *ou au bureau de dépôt* : et 0 fr. 85, s'il doit être payé au domicile de l'expéditeur ;

2° Au-dessus de 500 fr. et jusqu'à 1.000 fr. : 0 fr. 85 si le remboursement doit être payé en gare ou au bureau de dépôt ; et 1 fr. 10, s'il doit être payé au domicile de l'expéditeur.

Régime tunisien, colonial et régime international : 20 centimes par fraction indivisible de 20 fr. du montant du remboursement, exception faite pour les colis à destination des États-Unis, le droit étant de 40 centimes.

Dans le régime international, la taxe afférente au remboursement grevant les colis postaux est acquise par le seul fait de la perception. En cas d'annulation du remboursement, elle n'est pas restituée à l'expéditeur du colis.

(a) Pour le régime intérieur, le décret du 28 septembre 1918 élève le droit à 0,70, 1,00, 1,15 et 1,30 suivant le cas, au lieu de 0,60, 0,85, 0,85 et 1,15.

fonds de remboursements jusqu'à 500 ou 1000 fr. suivant les pays.

L'expéditeur d'un colis postal ne peut être admis, après le départ de ce colis, à augmenter le montant du remboursement qu'il a fait suivre, la livraison étant présumée effectuée au moment où la gare d'arrivée serait prévenue de cette addition.

Prohibitions. — Il est interdit d'expédier par colis postaux des lettres ou des notes ayant le caractère de correspondances. Les colis postaux ordinaires (c'est-à-dire ceux sans valeur déclarée) ne doivent pas contenir d'espèces monnayées, ni des matières d'or, d'argent et autres objets précieux.

Il est également interdit d'expédier des colis postaux contenant des matières explosibles, inflammables, dangereuses ou infectes.

Conditionnement. Emballage. — Pour être admis au transport, tout colis postal doit porter l'adresse exacte du destinataire et autant que possible celle de l'expéditeur. Le colis doit être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace apparente de violation.

Tarif et expédition. — L'affranchissement des colis postaux — régime intérieur comme régime international — est obligatoire au départ ; on n'admet donc pas l'expédition en port dû. De là cette conséquence, déduite d'un arrêt du Conseil d'Etat (20 mai 1898) que le remboursement de la somme représentant le prix du factage de la gare au domicile du destinataire ne peut être exigé lorsque le destinataire prend lui-même ou fait prendre par un mandataire le colis postal à la gare d'arrivée.

L'expéditeur peut adresser ses colis en gare, à l'agence maritime du port d'arrivée, poste restante ou à domicile. Les colis sont livrés en France à domicile dans les localités desservies par factage ou par correspondance (voir à cet effet la liste alphabétique).

Dans toutes les localités sièges d'une gare, le dépôt des colis postaux, pour l'étranger comme pour l'intérieur, a lieu à la gare ou aux bureaux de ville désignés par les compagnies.

Dans les localités non pourvues d'une gare, les colis sont déposés dans les bureaux de correspondance des compagnies ou, à défaut, dans les bureaux de poste (1) desservis par des courriers de dépêches en voiture. L'expéditeur acquitte alors une taxe supplémentaire de 30 centimes pour l'apport du colis à la gare expéditrice (avant le 1er octobre 1918, 0 fr. 25).

En cas de factage à l'arrivée, il est perçu de l'expéditeur un droit de 30 centimes. Le droit de factage comprend la remise à domicile, si la localité est pourvue d'une gare, si elle est desservie par un correspondant, ou à défaut d'un service de correspondance, si elle est le point extrême d'un

(1) Les bureaux de poste ouverts au service des colis postaux doivent être approvisionnés gratuitement par les gares qui les desservent de tous les imprimés qui leur sont nécessaires pour assurer ce service.

service de dépêches en voitures. Le droit de factage comprend également, pour les colis adressés *poste restante*, le transport depuis la gare d'arrivée jusqu'au bureau de poste destinataire.

Bulletin postal. — Déclaration de douane. — Chaque colis postal pour l'intérieur de la France doit être accompagné d'un bulletin d'expédition (bulletin postal) qui est rempli, daté et signé par l'expéditeur ; il joue le rôle de la déclaration d'expédition prévue pour le transport des marchandises par chemins de fer.

Pour le régime intérieur, les bulletins d'expéditions sont de prix différents suivant que les colis sont livrables en gare ou à domicile et que leur poids atteint 3, 5 ou 10 kg.

A chaque bulletin postal étranger (la forme de ces bulletins varie suivant les pays expéditeurs, et la valeur de chaque bulletin est représentée ordinairement en timbres du pays, à moins que les timbres ne soient collés sur le colis) doivent être annexées des déclarations pour la douane du pays destinataire.

Les bulletins postaux pour les colis avec valeur déclarée doivent indiquer le poids brut exact des colis, poids qui est contrôlé tant au départ qu'à l'arrivée.

Les colis avec valeur déclarée doivent être scellés au moyen de cachets ou de plombs, qui doivent également être apposés sur le bulletin d'expédition. Lorsqu'il s'agit de plombs, l'expéditeur peut en remplacer l'apposition sur le bulletin par un timbre sec ou humide donnant le fac-similé de la face et du revers des plombs.

Pour chaque colis soumis aux droits de régie, l'expéditeur doit remettre une pièce de régie qui est annexée au bulletin d'expédition.

Tout colis postal du régime intérieur doit être revêtu, par les soins de la gare de départ, d'une étiquette numérotée détachée du bulletin d'expédition *(lequel porte le même numéro)*. La gare appose son timbre à date au-dessus du numéro d'ordre, tant sur le bulletin que sur l'étiquette à détacher, et inscrit au-dessous de ce numéro le nom de la gare destinataire (*ou le nom de la gare de réexpédition, si le colis doit arriver à destination par voie de terre*).

Les taxes additionnelles à percevoir, lorsqu'il y a lieu, pour apport d'un colis du bureau de poste ou de correspondance à la gare, pour valeur déclarée et pour livraison à domicile par exprès, sont représentées par des vignettes apposées sur les bulletins d'expédition, savoir :

1° Vignette n° 1, de couleur jaune, du prix de 0 fr. 30, pour apport de colis à la gare ;

2° Vignette n° 2, de couleur rouge, du prix de 0 fr. 10, pour déclaration de valeur (*une vignette par 500 fr. ou fraction de 500 fr.*) ;

3° Vignette n° 3, de couleur verte, du prix de 0 fr. 30, pour livraison par exprès.

Ces vignettes doivent être apposées sur les bulletins dans les cases réservées à cet effet.

La vignette de couleur verte pour livraison par exprès ne doit être apposée que sur des bulletins de colis livrables à domicile dont elle complète l'affranchissement.

Les colis à destination de l'étranger, de la Corse, de l'Algérie, de la Tunisie et des colonies françaises doivent être accompagnés d'un bulletin d'expédition exactement rempli par l'expéditeur, conformément aux indications de l'imprimé et du nombre de déclarations de douane prévu par la liste alphabétique.

Il existe deux modèles de bulletins d'expédition, savoir :

— Bulletin imprimé sur papier bulle et timbré à 0 fr. 10 (1), qui est utilisé pour les colis à destination de la Corse, de l'Algérie et de la Tunisie.

— Bulletin imprimé sur papier bulle et timbré à 0 fr. 10 (1), spécial aux colis à destination de l'étranger et des colonies françaises.

Par exception à la règle générale qui veut que le poids des colis ordinaires ne figure pas sur les bulletins d'expédition, il y a lieu, pour les colis à destination de l'Angleterre (*et des pays auxquels elle sert d'intermédiaire*) et pour ceux à destination de Cuba et des Etats-Unis d'Amérique, afin de déterminer la taxe qui est applicable, de mentionner le poids des colis sur les bulletins d'expédition, que ces colis soient ou non expédiés avec déclaration de valeur.

Comme dans le régime intérieur, l'apposition, sur le bulletin, d'un plomb semblable à celui qui scelle un colis avec valeur déclarée peut être remplacée par l'empreinte d'un timbre sec ou humide donnant le fac-similé de la face et du revers du plomb.

Transport. — Les colis postaux sont transportés par les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Leur expédition, leur transmission d'une compagnie à une autre et leur livraison ont lieu, sur le territoire français, dans les délais les plus courts fixés par les règlements généraux pour les transports à grande vitesse.

Sauf indication contraire de l'expéditeur, les colis postaux pour l'étranger sont transmis par la voie la plus courte lorsqu'il n'en résulte pas d'augmentation dans le prix du transport.

Tandis qu'à l'étranger le colis postal est un objet de poste, en France il est traité comme un article de messagerie.

Avis de réception d'un colis postal. — Lorsqu'un expéditeur demande un avis de réception de son envoi, on fait usage, dans le régime intérieur, dans le régime franco-corse-algérien et dans le régime international (*Etranger, Tunisie et Colonies françaises*), d'une formule qui est revêtue d'un timbre d'affranchissement de 0 fr. 15 pour son transport en retour, par la poste, sur le territoire français (2).

---

(1) A 0,20 pour les colis de plus 5^{k} (voir IV, note 310).

(2) Il n'est pas admis d'avis de réception dans les relations avec certains pays désignés dans la liste alphabétique.

Vérification des colis postaux par les destinataires. — Dans le service des Postes, il est expressément défendu aux préposés et facteurs d'assister à l'ouverture des objets chargés ou recommandés qu'ils distribuent. Ils doivent refuser de se prêter, sur la demande du destinataire, à toute constatation de l'état extérieur de ces objets ou de leur contenu.

Le chemin de fer n'a donc pas à autoriser la vérification par le destinataire, avant la prise de livraison des colis postaux en bon état extérieur. Toutefois, *pour les postaux contre remboursement* la plupart des compagnies admettent que la gare destinataire peut autoriser la vérification préalable, mais à la condition expresse que le destinataire reconnaisse d'abord, par écrit, que le colis lui a été présenté en bon état extérieur.

313. — Responsabilité en matière de colis postaux. Sauf les cas de force majeure, la perte, la spoliation ou l'avarie d'un colis postal donne lieu, au profit de l'expéditeur et à défaut ou sur la demande de celui-ci du destinataire, à une indemnité correspondant au montant réel de la perte (1), de l'avarie ou de la spoliation, à moins que le dommage n'ait été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur ou ne provienne de la nature de l'objet, et sans que cette indemnité puisse dépasser pour les colis ordinaires (c'est-à-dire sans valeur déclarée) :

Jusqu'à 3 kg	15f
De 3 à 5 kg	25
De 5 à 10 kg	40

Le maximum de l'indemnité due pour les colis ordinaires du régime international ne peut excéder 25 fr. dans les relations avec les pays qui admettent, sans coupure, des colis de 5 kilog. et 15 fr. dans les relations avec les pays qui ont limité à 3 kg. le maximun de poids, ce maximum est de 40 fr. pour les colis de 5 à 10 kg. du régime international.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'indemnité ne peut excéder le montant de cette valeur *à justifier*

Toute déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du colis est interdite. En cas de déclaration frauduleuse, l'expéditeur perd tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que peut comporter la législation du pays.

La législation spéciale aux colis postaux n'accorde pas d'indemnité en cas de retard accidentel d'un colis postal (arrêt du 23 novembre 1900 du Conseil d'Etat). Toutefois, il est dérogé à cette règle, **lorsque le retard a eu manifestement pour effet d'occasionner l'avarie du contenu**, mais dans ce cas l'indemnité allouée ne peut dépasser celle prévue pour la perte elle-même du colis.

En 1903, le Gouvernement chargea une commission extraparlementaire de rechercher les moyens d'allouer une indemnité en cas de retard des colis postaux. Les délibérations servirent de base à l'élaboration d'une con-

(1) L'expéditeur d'un colis postal perdu a droit, en outre, à la restitution des frais d'expédition, ainsi que des frais postaux de réclamation, lorsque celle-ci est motivée par une faute du transporteur.

vention qui fut signée le 14 février 1906 mais le projet de loi portant approbation de cette convention, déposé le 12 juin 1906 sur le bureau de la Chambre des députés, ne fut pas mis en discussion.

Aux termes de cette convention les compagnies consentaient en matière de responsabilité une dérogation au régime en vigueur, à condition qu'il y ait justification d'un préjudice causé par le retard et moyennant le payement, par les expéditeurs, d'une prime d'assurance de 5 centimes par colis jusqu'à 5 kg. et de 10 centimes par colis de 5 à 10 kg. Le payement de la prime restait facultatif et les indemnités pour retard étaient fixées à :

10f	pour les colis jusqu'à 3 kg.	
15	—	de 5 kg.
25	—	de 5 à 10 kg.

et pouvaient se cumuler avec les indemnités prévues pour les cas d'avarie et de spoliation, étant entendu que le maximum fixé pour le cas de perte ne pouvait toutefois être dépassé ; autrement dit, le maximum des indemnités restait fixé à 15, 25 ou 40 fr. suivant le poids du colis, ou au montant de la déclaration de valeur dans le cas de colis de valeur déclarée.

La question de responsabilité pour avaries, pertes et spoliation des colis postaux internationaux se pose dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne le service intérieur, sauf pour les colis postaux échangés entre la France et divers Etats d'Amérique (voir à cet effet la liste alphabétique) et diverses colonies et possessions anglaises, qui ne sauraient faire l'objet d'une réclamation, même en cas de perte ou d'avarie, tant que la législation de ces pays ne comportera pas la responsabilité.

La Convention de Rome du 26 mai 1906 — celle en vigueur — qui règle l'échange des colis postaux internationaux ne prévoit d'indemnité qu'en cas de perte, de spoliation ou d'avarie, elle est muette en ce qui concerne les retards ; mais cette convention disposant que la législation intérieure de chaque pays contractant demeure applicable en tout ce qui n'est pas prévu par ladite convention, et les lois et réglements du service intérieur français concernant les colis postaux ne prévoyant pas d'indemnité en cas de retard, il n'y a pas d'action en indemnité pour simple retard d'un colis postal international.

Les contestations nées à l'occasion du transport d'un colis postal international ne sont pas, comme pour le régime intérieur, de la compétence des Juges de Paix, l'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 (1) n'ayant dessaisi la Jurisprudence Administrative — pour la France le Conseil

(1) Art. 6. — Les juges de paix connaissent encore, sans appel, jusqu'à la valeur de *trois cents* francs (300 fr.) et à charge d'appel à *quelque valeur* que la demande puisse s'élever

. . . . . .

5° Des contestations entre les compagnies ou administrations de chemins de fer ou tous autres transporteurs et les expéditeurs ou les destinataires relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, au détournement d'un colis postal du service continental intérieur, ainsi qu'aux retards apportés à la livraison (a). Ces indemnités ne pourront excéder les tarifs prévus aux conventions intervenues entre les compagnies ou autres transporteurs concessionnaires et l'Etat.

Seront considérés, à ce point de vue, comme appartenant au service continental

d'Etat — en faveur des Juges de Paix que pour les litiges concernant le transport des colis postaux du service continental intérieur y compris les transports effectués entre la France, la Corse, l'Algérie ou la Tunisie.

Les contestations relatives aux colis postaux internationaux demeurent donc, au point de vue de la compétence, régies par la Convention initiale du 2 novembre 1880 aux termes de laquelle ces contestations sont jugées par les Tribunaux Administratifs.

Aux termes de l'art. 7 du décret du 27 juin 1892 rendu en exécution de la loi du 12 avril 1892 (voir la note 308, Historique des colis postaux) et de la Convention de Rome du 26 mai 1906, la responsabilité des transporteurs cesse par la livraison des colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants et cette fin de non recevoir s'applique aussi bien aux avaries occultes qu'aux avaries apparentes, à moins, pour ces dernières, que des réserves ne soient prises au moment de la livraison.

D'autre part, les transporteurs n'ont pas à contrôler au moment du départ le contenu d'un colis postal. Si donc il est livré au destinataire en bon état extérieur avec un emballage excluant toute présomption de fraude, les transporteurs ne peuvent être tenus d'assister, ainsi que nous l'avons vu précédemment (vérification des colis postaux par les destinataires), à l'ouverture du colis à l'arrivée.

314. — Prescriptions. Les Compagnies bénéficient, en matière de postaux, d'une fin de non recevoir plus rapide que celle qui leur est accordée en ce qui touche les marchandises ordinaires (Voir I, note 182) par l'art. 105 du Code de Commerce. En effet, le décret de 1892 et la Convention de Rome de 1906 disposent que la responsabilité des Compagnies cesse par le fait de la livraison des colis postaux aux destinataires, alors que, pour les marchandises ordinaires, le destinataire a 3 jours pour notifier sa protestation en cas d'avarie, perte ou manquant, par lettre recommandée ou acte extra-judiciaire.

De même la prescription des actions du destinataire ou de l'expéditeur n'est pas régie en matière de colis postaux par l'art. 108 du Code de Commerce (voir I, note 199), mais bien par un texte spécial :

« *Toute réclamation produite après un an à partir de la date de l'expédition du colis est nulle et sans effet. décret du 27 juin 1892.* »

« *Il est entendu que la réclamation n'est admise que dans le délai d'un an à partir du dépôt du colis à la poste ; passé ce terme, le réclamant n'a droit à aucune indemnité. Convention de Rome de 1906.* »

---

intérieur, les colis postaux échangés entre la France continentale, la Corse, la Tunisie et l'Algérie.

Dans le cas de ce paragraphe 5, la demande pourra être portée soit devant le juge de paix du domicile de l'expéditeur, soit devant le juge de paix du domicile du destinataire, au choix de la partie la plus diligente.

a La convention actuellement en vigueur conclue entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer n'accordant pas d'indemnité en cas de retard dans la livraison d'un colis postal la disposition de la loi du 12 juillet 1905 qui attribue compétence aux Juges de Paix quant aux contestations relatives aux retards apportés à la livraison d'un colis postal est sans application, tant que ne seront pas intervenues de nouvelles conventions entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer fixant une indemnité pour retard dans la livraison (Tribunal civil de Toulouse, 21 juin 1906, Justice de Paix de Dax, 26 janvier 1909).

Qu'il s'agisse donc de perte totale ou partielle ou d'avarie, d'un colis du régime intérieur ou du régime international, le point de départ de prescription coïncide, dans tous les cas, avec la date de **l'expédition**.

315. — Régime applicable sur le parcours français au transport des colis postaux pendant la guerre.

COLIS POSTAUX

(*Arrêté Interministériel du 20 juillet 1915*).

ARTICLE 1er. — Les transports de colis postaux par chemins de fer sont exécutés suivant les lois, règlements et tarifs existants, sous la seule réserve des modifications édictées ci-après, en application du décret du 29 octobre 1914 (1).

TRANSPORT-LIVRAISON.

ART. 2. — Les colis postaux sont transportés par les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Leur expédition, leur transmission d'un réseau à un autre et leur livraison ont lieu, sur le territoire français, dans les délais fixés pour les transports en grande vitesse par l'article 2 de l'arrêté interministériel du 31 mars 1915 (2).

La réception et la livraison en dehors des gares ne sont pas garanties, sous réserve que le public en ait été préalablement avisé par affiche.

RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE, AVARIE OU SPOLIATION.

ART. 3. — La responsabilité des Administrations de chemins de fer, pour les colis avec ou sans valeur déclarée, ne s'étend pas :

1° Aux pertes, avaries ou spoliations dans les cas où ces Administrations établiraient que la cause de ces pertes, avaries ou spoliations est une conséquence de l'état de guerre ;

2° Aux avaries et aux déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, seraient la conséquence de la durée du transport, lorsque la marchandise a été livrée dans les délais ci-dessus fixés.

ASSURANCE.

ART. 4. — En cas de demande des expéditeurs, les Administrations de chemins de fer renoncent à se prévaloir, hors le cas de force majeure dans les termes du droit commun, de l'exonération prévue par le paragraphe 1° de l'article 3 ci-dessus, moyennant le paiement d'une prime d'assurance fixée ainsi qu'il suit :

---

(1) *Décret du 29 octobre 1914*. — Les conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectués les transports commerciaux, y compris le transport des colis postaux..., sont arrêtés par le Ministre de la Guerre pour chaque réseau, sur la proposition de la Commission de réseau.

(2) ART. 2. Délais : B. — *En grande vitesse*, il est alloué, en sus des délais réglementaires, une prolongation de délai de 24 heures pour les transports à une distance inférieure à 300 kilomètres et de 48 heures pour les distances égales ou supérieures. Cette prolongation est augmentée de 24 heures en cas de factage à domicile.

1° *Colis postaux ordinaires* : 0 fr. 05 par colis de 3 kg. et 5 kg. ; 0 fr. 10 par colis de 10 kg. :

2° *Colis postaux avec valeur déclarée* : en sus de la taxe normale de la déclaration de valeur, 0 f. 10 jusqu'à 100 francs de valeur déclarée, et 0 fr. 05 par supplément de 100 francs ou fractions de 100 francs de valeur déclarée.

Notification des réclamations.

Art. 5 — Les réclamations doivent être notifiées à l'Administration du chemin de fer dans les conditions et délais fixés par le règlement des colis postaux en date du 18 juin 1892.

Réseaux réglementés.

Art. 6. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux colis postaux du régime intérieur français n'empruntant que les réseaux de l'État, de l'Orléans, du Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi et des Ceintures de Paris, ainsi que les autres réseaux ou parties de réseaux auxquels le régime ci-dessus aurait été rendu applicable par des arrêtés spéciaux (1).

Pour ceux de ces colis, assurés ou non, empruntant, sur une partie de leur parcours, les réseaux ou parties de réseaux autres que les précédents, les conditions de responsabilité applicables de bout en bout sont celles du réseau emprunté pour lequel la responsabilité est la moins étendue. Toutefois, s'il établi que la perte ou l'avarie est survenue sur l'un des réseaux ou l'une des parties de réseaux visées à l'alinéa précédent, les conditions de responsabilité sont celles qui sont fixées pour ces derniers réseaux.

Dans les relations avec la Corse, l'Algérie et les pays étrangers, les colis postaux ordinaires sont soumis, pour le parcours à effectuer en France, aux conditions du présent arrêté, exception faite des dispositions de l'article 4 (2). Il en sera de même des colis de valeur déclarée lorsque l'Administration jugera possible d'en rétablir l'échange dans certaines relations.

Art. 7. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 1er août 1915.

B. — COLIS AGRICOLES

316. — Historique. Le 12 novembre 1911, les Compagnies de chemins de fer français ont mis en vigueur un tarif spécial commun G. V. pour le transport des colis dits agricoles, dont le poids n'excède pas 10 kg.

Avant d'examiner les conditions de ce tarif, il est nécessaire (3) de re-

---

(1) L'arrêté interministériel du 11 août 1915 a étendu à partir du 16 août à certaines parties des réseaux du Nord et de l'Est les dispositions de l'arrêté du 20 juillet 1915.

(2) L'arrêté du 25 janvier 1916 a étendu, sur la demande des expéditeurs les dispositions de l'art. 4 de l'arrêté du 20 juillet 1915 et ce pour le parcours à effectuer en France aux colis postaux échangés d'une part entre les réseaux ou parties de réseaux français sur lesquels le régime de l'assurance contre les conséquences de l'État de guerre est en vigueur, et d'autre part la Corse, l'Algérie et le Maroc.

(3) *Journal des Transports*, 28 octobre 1911.

tracer les étapes successives suivies par ce projet, depuis le jour déjà ancien de sa conception jusqu'à sa réalisation.

Le 28 mai 1896 une proposition de loi était déposée sur le bureau de la Chambre des Députés tendant à la nomination d'une Commission extra-parlementaire pour l'étude des questions relatives à l'institution des colis agricoles ; l'attention de bon nombre de députés avait été frappée des tentatives faites par les Compagnies de chemins de fer anglais pour faciliter l'introduction, sur le vaste marché de Londres, des produits de la ferme et de la basse-cour obtenus dans quelques centres de leurs réseaux, et l'auteur de la proposition de loi à la Chambre française estimait que pareils essais pourraient être entrepris sur les réseaux français dans le but : de mettre en contact plus direct le producteur villageois, avec le consommateur citadin, de développer dans les campagnes l'agriculture maraîchère et fruitière ; et d'améliorer les conditions d'existence des cultivateurs en même temps que celles des familles nombreuses des villes.

Cette proposition, accueillie par un vote favorable de la Chambre, fut renvoyée au Ministre des Travaux Publics qui, d'accord avec ses collègues des départements de l'Agriculture, du Commerce et des Finances, institua le 29 octobre 1896 une Commission extra parlementaire ; le 16 juin 1897 le rapporteur de cette Commission adressait au Ministre des Travaux Publics un rapport concluant :

a) A l'introduction en France, comme il avait été fait en Angleterre et en Belgique, d'un régime spécial pour une catégorie de denrées d'une nature spéciale auxquelles on pourrait donner le nom de denrées agricoles ;

b) A la réduction pour les denrées agricoles du timbre du récépissé à 0 fr. 10 (au lieu de 0 fr. 35 pour les envois G. V. ordinaires) comme pour les colis postaux, après avoir obtenu conjointement des Compagnies l'abandon, pour les mêmes marchandises transportées au tarif des colis agricoles, du droit d'enregistrement de 0 fr. 10.

c) A la mise en essai par les Compagnies soit isolément soit par groupes, de tarifs spéciaux réduits, dits tarifs des colis agricoles, établis d'après le système des zones, pas trop distantes les unes des autres et de 100 kilm. environ.

Le Ministre des Travaux Publics saisit immédiatement son collègue des Finances de la réduction du droit de timbre à 0 fr. 10 ; celui-ci ayant donné son adhésion au principe, le Ministre des Travaux Publics fit connaître aux Compagnies, le 29 janvier 1897, la résolution du gouvernement à ce sujet. Le 22 juillet 1897, les Compagnies prenaient l'engagement d'abandonner le droit d'enregistrement de 0 fr. 10 et de soumettre à l'homologation ministérielle un tarif commun.

Le 6 avril 1898, les Ministres des Travaux Publics et des Finances firent en conséquence voter par la Chambre des députés un projet de loi étendant aux colis agricoles d'un poids n'excédant pas individuellement 40 kg., le droit de timbre de 0 fr. 10 en vigueur pour les colis postaux. Le projet n'ayant pu être soumis au Sénat avant la fin de la légis-

lature, le Ministre des Finances jugea nécessaire de faire procéder le 29 mars 1899 à une nouvelle enquête, estimant que ce ne pourrait être qu'après réception d'une proposition ferme de tarif commun à soumettre à l'homologation régulière que le Parlement pourrait être saisi utilement de la réduction du timbre de 0 fr. 35 à 0 fr. 10 en faveur des colis agricoles.

Le 6 avril 1905, le Ministre des Travaux Publics faisait connaître aux Compagnies, comme suite à leur proposition, les observations de son collègue des Finances et le 20 juin de la même année, ces Compagnies adressèrent au Ministre une nouvelle proposition de tarif commun, lequel après quelques retouches ayant motivé une nouvelle réunion des Compagnies, fut homologué le 11 octobre 1911 pour être mis en vigueur le 12 novembre de la même année.

TARIF SPÉCIAL COMMUN

Applicable à partir du 1er Juillet 1918

POUR LE TRANSPORT

DES COLIS AGRICOLES DONT LE POIDS N'EXCEDE PAS 40 KILOGRAMMES

Expédiés d'une gare quelconque à une gare quelconque des réseaux de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée et des Ceintures de Paris.

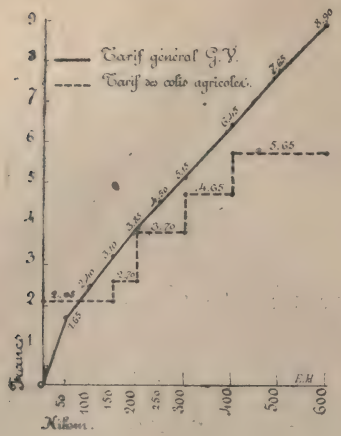
I. — PRIX DE TRANSPORT PAR COLIS (y compris : droit de timbre de 0 fr. 20 (1) droit de factage pour livraison à domicile, majoration de 25 % et impôt d'Etat de 5 %) :

DISTANCES	POIDS DES COLIS		
	jusqu'à 20 kilogrammes	au-dessus de 20 kilogr. jusqu'à 30 kilogr.	au-dessus de 30 kilogr. jusqu'à 40 kilogr.
De 0 à 100 kilomètres	2f 05 (2)	2f 05	2f 05
De 101 à 150 —	2 05	2 05	2 70
De 151 à 200 —	2 05	2 70	3 35
De 201 à 250 —	2 70	3 70	4 »
De 251 à 300 —	2 70	3 70	4 65
De 301 à 400 —	3 35	4 65	6 »
De 401 à 600 —	4 »	5 65	7 30
De 601 à 900 —	4 65	6 65	8 60
Au delà de 900 kilomètres	5 30	7 60	9 90

(1) Il résulte d'une décision de M. le Ministre des Finances en date du 12 octobre 1918 que les colis agricoles doivent être soumis au même régime de timbre que les colis postaux et en conséquence, assujettis au droit de timbre de 0,10 jusqu'à 5 kilog. et de 0 fr. 20 au-dessus de 5 kilog; les prix du tableau ci-dessus doivent donc être diminués de 0,10 lorsque le poids des colis ne dépasse pas 5 kilog.

(2) Ancien prix 1,50 — 0,10 de timbre = 1,40 × 1,25 (maj.) × 1,05 (impôt) = 1,8375/1,85 + 0,20 timbre = 2 fr. 05.

317. — Prix de transport. La loi du 31 mars 1918 (voir 1, note 209), relative à une majoration de 25 % des taxes de transport vise également le transport des colis agricoles. Il en est de même de l'impôt d'Etat (voir I note 210) qui dans l'espèce est de 5 %, les colis agricoles étant exclusivement composés de denrées. Mais la majoration et l'impôt ne doivent porter que sur les taxes dues au chemin de fer, abstraction faite du droit de timbre (0 fr. 20).



Le schéma ci-contre fait ressortir la comparaison entre les prix du tarif des colis agricoles et ceux du tarif général G. V., en ce qui concerne les colis d'un poids de 30 kg. (poids qui représente la moyenne des petits colis agricoles). Nous avons majoré les prix, en ce qui concerne le tarif G. V., de 0 fr. 95 par colis (0 fr. 20 enregistrement + 0 fr. 25 timbre de récépissé + 0 fr. 50 factage), nous avons fait supporter aux prix étudiés la majoration de 25 % intéressant les transports par voie ferrée sur les chemins de fer d'intérêt général et l'impôt d'Etat de 5 %.

318. — Dispositions diverses.

Enregistrement. — Il n'est perçu aucun droit d'enregistrement.

Expédition. — Les colis agricoles doivent être remis en gare de départ ; leur affranchissement, comme pour les colis postaux, par les expéditeurs est obligatoire ; ils ne doivent pas être acceptés dans les bureaux de ville ni dans les bureaux ou agences des correspondants des Compagnies.

Le tarif (qui est applicable aussi bien aux expéditions faites entre deux gares d'un même réseau qu'aux expéditions faites entre deux gares de réseaux différents) ne s'applique qu'aux envois expédiés d'une gare quelconque des grands réseaux français ; des colis agricoles ne peuvent donc pas être remis à l'expédition dans une gare des Compagnies secondaires et il ne doit pas non plus en être accepté pour être expédiés à destination d'une gare de Compagnie secondaire.

Toutefois les dispositions du tarif ont été étendues aux envois échangés entre la France et la Corse, à titre d'essai à partir du 15 juillet 1915 pour une période qui devait prendre fin le 1er juillet 1916 mais qui a été prorogée une première fois au 30 juin 1918 puis pour une période devant

prendre fin un an après la cessation des hostilités. Cette extension a eu pour but de mettre la Corse sur le pied d'égalité avec tous les autres départements français en la faisant bénéficier des facilités accordées par le tarif visé pour l'écoulement des produits de l'agriculture et de la pêche.

En conséquence, ledit tarif est applicable aux colis agricoles expédiés d'une gare quelconque des grands réseaux et des ceintures :

a) Aux ports corses d'Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile-Racine (via Marseille ou Nice), Bonifacio, Propriano (via Marseille) ou vice-versa ;

b) A une gare quelconque du réseau Corse des chemins de fer départementaux (via Marseille ou Nice) ou vice-versa.

Le transport maritime est exécuté par la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) (1).

Les prix qui varient suivant les destinations ou les provenances Corses comprennent le parcours sur le réseau Corse, le transport par mer du port Corse à Marseille ou Nice et le parcours français de l'un de ces deux ports à destination ou réciproquement. Ces prix figurent dans les premières pages du Recueil Chaix G. V.

Designation des marchandises. — Les denrées admises au bénéfice des prix du tarif des colis agricoles sont les suivantes :

Animaux abattus (agneaux, chevreaux, cochons de lait, lapins, pigeons, volailles ; beurres ; champignons frais ; charcuterie ; coquillages frais ; cornichons frais ; crème ; crustacés (homards, langoustes, crevettes, écrevisses, crabes) ; escargots ; fromages ; fruits frais (citrons, fraises, olives, oranges, raisins, etc...) ; gibier abattu ; graisses (margarine, saindoux, suif frais) ; huîtres ; lait ; légumes frais ; melons ; miel ; œufs ; poissons ; viandes.

Le tarif n'est applicable qu'aux denrées dont la valeur ne dépasse pas 3 fr. par kilogramme, emballage compris.

Remboursements. — Les colis agricoles peuvent être grevés de remboursements jusqu'à concurrence de :

60f	pour les colis jusqu'à 20 kg.				
90	—	au-dessus de 20	jusqu'à	30	kg.
120	—	—	30	—	40 —

Ces remboursements sont traités comme des remboursements postaux (voir renvoi (2) page 475 ; il est donc fait usage d'un modèle d'avis d'encaissement postal du régime intérieur 0 fr. 70 ou 1 fr. (que paye l'expéditeur en même temps que les frais de transport) suivant que le montant du remboursement doit être payé à l'expéditeur (après encaissement du destinataire) en gare ou à domicile.

---

(1) Toutes les entreprises françaises de navigation seront admises au bénéfice du présent tarif, lorsqu'elles l'auront préalablement demandé, en faisant connaître qu'elles s'engagent à se conformer strictement, en ce qui concerne le transport maritime, aux prix, clauses et conditions acceptés à ce sujet par la Compagnie marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Cie).

Transport. — Comme pour les colis postaux, le transport des colis agricoles a lieu par trains de grande vitesse.

Etat de la marchandise et conditionnement. — Les denrées doivent être remises dans un état qui leur permette de supporter un délai supplémentaire de 12 heures, sans détérioration par excès de maturation ou d'avancement.

Ces denrées doivent être contenues soit dans des récipients métalliques, soit dans des sacs, soit dans des caisses ou caissettes de bois pleines ou à claire-voie, sans saillies, soit dans des paniers permettant l'empilage sans nuire à la marchandise. Les dimensions des colis ne peuvent excéder un mètre sur chacune de leurs faces.

Les colis doivent être emballés d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser trace de violation. En particulier, les toiles qui enveloppent les viandes doivent être cousues.

Les colis doivent être munis, par l'expéditeur, d'étiquettes mesurant au moins dix centimètres de long sur cinq centimètres de haut et fixées de manière à ne pouvoir se détacher en cours de route. En particulier, l'emploi de la colle est interdit pour les colis de marée.

Ces étiquettes doivent porter, d'une manière très exacte et très lisible, le nom et l'adresse du destinataire, le montant du remboursement, s'il y a lieu, et, en gros caractères, le nom de la gare de destination, avec celui du réseau qui la dessert.

Le tarif n'est pas applicable aux expéditions qui ne répondent pas aux conditions qui précèdent.

Livraison à l'arrivée. — La livraison est faite à domicile gratuitement dans les localités où il existe un service de factage. Pour les colis à destination des localités où il n'existe pas de service de factage, la livraison est faite en gare et il est remboursé au destinataire 0 fr. 35 par colis (0 fr 25 avec majoration de 25 %, et impôt de 5 %, soit 0 fr. 25 × 125 × 105 = 0 fr. 0,328/0 fr. 0,35). Bien entendu si un destinataire désire retirer le colis à une gare où existe un service de factage, il n'est pas dans ce cas remboursé la taxe de 0 fr. 35 en cause.

Indemnités pour retards. — En cas de retard de plus de trois heures dans le transport sur les lignes des réseaux français et sur les lignes du réseau corse des Chemins de fer Départementaux et à la condition que ce retard ait été effectivement préjudiciable aux expéditeurs ou aux destinataires, il pourra être réclamé :

Pour un retard de trois à quatre heures, la remise du tiers du prix de transport ;

Pour un retard de plus de quatre heures, la remise des deux tiers du prix de transport ;

Pour un retard de plus de six heures, la remise de la totalité du prix de transport.

319. — *Renseignements statistiques.*

NOMBRE DE COLIS AGRICOLES EXPÉDIÉS PAR LE P.-L.-M. (Réseau agricole le plus important).

ANNÉES	TRAFIC INTÉRIEUR				TRAFIC COMMUN				ENSEMBLE DES 2 TRAFICS			
	20 k.	30 k.	40 k.	TOTAUX	20 k.	30 k.	40 k.	TOTAUX	20 k.	30 k.	40 k.	TOTAUX
1911 (du 12/11 au 31/12	1.140	430	380	**1.950**	440	140	130	710	1.580	570	510	2 660
1912	3 180	1.320	760	**5.260**	980	440	390	1.810	4.160	1.760	1.150	7.070
1913	2.600	1.000	500	**4.100**	770	390	230	1.390	3.370	1.390	730	5.490
1914	1.810	570	220	**2.600**	520	260	130	910	2 330	830	350	3.510
1915	1 360	440	250	**2.050**	330	160	80	570	1 690	600	330	2 620
1916	1 650	700	380	2 730	350	140	90	580	2 000	840	470	3.310
Au total depuis la création du service.	11.740	4.460	2.490	**18.690**	3 390	1.530	1.050	5.970	15.130	5 990	3 540	24.660
	18.690				5.970				24.660			
									62 %	24 %	14 %	

Ce sont les colis de provisions diverses qui tiennent la tête avec un chiffre pour la période considérée de 6830 colis (28 %). Viennent ensuite les Fruits 4430 colis (18 %) ; les Légumes 4270 colis (17 %) ; la Charcuterie 3330 colis (14 %) ; les Viandes 1650 colis (7 %) ; es Fromages 1540 colis (6 %) ; les Beurres 1090 colis (4 %) ; les Œufs n'entrent que pour une proportion de 440 colis (2 %) ; divers 1080 colis (4 %).

Les retards inférieurs à *trois heures* ne donnent lieu à aucune retenue. D'autre part, les droits des expéditeurs et des destinataires sont réservés dans le cas où le retard excéderait *douze heures*.

Les retards dans la livraison des colis agricoles sont comptés d'après l'heure réglementaire d'arrivée du train utile.

S'il est mis en marche des trains supplémentaires doublant, triplant, etc., le train utile, l'expédition est toujours considérée comme faite par le dernier de ces trains.

VI^e PARTIE

NAVIGATION INTÉRIEURE

A) Étude technique.

B) Utilisation commerciale.

SIXIÈME PARTIE

NAVIGATION INTERIEURE

A. — ÉTUDE TECHNIQUE

320. — Historique des voies navigables. La navigation intérieure est celle qui s'exerce sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs, à l'intérieur d'un pays, par opposition à la navigation maritime qui ne s'exerce que sur mer.

Les voies navigables font partie du domaine public ; les fleuves, rivières, lacs et étangs font partie du domaine public naturel ; les canaux, du domaine public artificiel créé par la main de l'homme.

Pendant longtemps (1) la navigation intérieure ne s'est exercée que sur les voies naturelles, à peine améliorées par des travaux rudimentaires. Malgré les interruptions fréquentes de la circulation provoquées par les irrégularités du cours des eaux, elle jouait, dès le moyen-âge, un grand rôle dans les relations commerciales.

L'invention de l'écluse à sas (voir note 324) au XVI[e] siècle (2), ouvrit la possibilité de faire passer les bateaux d'un bief à un autre avec des différences de niveau sensibles, et par suite de créer des voies artificielles reliant les diverses vallées à travers des faites, ou de transformer les voies naturelles par des travaux de canalisation. C'est seulement au XVII[e] siècle que la France fut dotée de ses premiers canaux : celui de Briare fut concédé par Sully et exécuté sous Richelieu ; en 1666, Riquet obtint la concession du canal du Midi, destiné à réunir la Méditerranée au bassin de la Garonne. Dans le cours du XVIII[e] siècle, les canaux du Loing, de Saint-Quentin, du Centre et quelques autres furent également exécutés par voie de concessions, mais les voies concédées firent retour à l'Etat sous la Révolution.

A la chute de l'Empire, le réseau des canaux ouverts à la circulation atteignait environ 1 200 kilomètres. C'est sous la Restauration, en 1821 et 1822, que furent entrepris les premiers grands travaux par lesquels le réseau actuel de nos voies navigables a été constitué.

---

(1) Colson, *Transports et Tarifs.*

(2) Ce système a été introduit en France par Léonard de Vinci.

La loi du 17 mai 1837 institua un fonds extraordinaire pour l'exécution directe des travaux au moyen des ressources du Trésor. C'est à cette période que remonte la construction des canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne, du Berry, celle du canal latéral à la Loire, du canal latéral à la Garonne, des canaux de la Marne au Rhin, de l'Aisne à la Marne, des Ardennes, de Bretagne, etc...

De 1823 à 1847, les dépenses faites chaque année en travaux neufs, sur les fonds de l'Etat, atteignirent 19 millions en moyenne. A la fin de cette période, la longueur des canaux ouverts à l'exploitation était de 3.750 kilm.

A partir de 1848, un ralentissement notable se fit sentir. Pendant toute la première moitié de l'Empire, le Gouvernement, comme l'opinion publique, s'occupait exclusivement des chemins de fer ; de 1847 à 1860, on se borna à poursuivre les entreprises en cours.

A la suite des traités de commerce de 1860 (voir IV, note 299), le Gouvernement avait jugé nécessaire de donner des facilités nouvelles aux transports intérieurs. Il imprima une impulsion un peu plus vive aux travaux des voies navigables, mais plutôt en réalisant des améliorations de détail qu'en entreprenant des œuvres nouvelles. Les travaux de canalisation de la Seine, de la Marne et de l'Yonne, la création des canaux de la Haute-Marne, sont les seules entreprises un peu considérables de cette période. On les continua après 1870 et, malgré les difficultés financières qui suivirent la guerre, l'Assemblée nationale vota, en 1874, la création d'une grande voie nouvelle, le canal de l'Est allant de la Meuse à la Saône. A la fin de 1878, les canaux français avaient atteint une longueur de 4.300 kilm.

C'est à ce moment que M. de Freycinet fit voter le grand problème de travaux publics dont nous avons parlé en traitant des chemins de fer (voir I, note 13).

Dès 1878, plusieurs grandes entreprises avaient été déclarées d'utilité publique. La loi de classement du 5 août 1879 dressa le programme général de celles qui devaient être exécutées par l'Etat, pour compléter le réseau. Elle posa le principe de la distinction des voies navigables en **lignes principales** et **lignes secondaires**. Jusqu'à cette époque, chaque voie navigable avait été établie de manière à livrer passage au matériel employé dans la région, sans aucune vue d'ensemble, de sorte que les transports à grande distance ne pouvaient s'effectuer qu'avec des transbordements. La loi de 1879 décida que les voies faisant partie des lignes principales de navigation, suivant lesquelles de grands courants de transport de bout en bout paraissaient pouvoir s'établir, seraient rendues accessibles au matériel employé dans la seule partie de la France où le trafic eût alors une réelle intensité, la péniche flamande. Pour cela, il fallait que la profondeur d'eau fût partout d'au moins 2^m, que les écluses eussent une largeur de $5^m,20$ et une longueur utile de $38^m,50$, enfin que la hauteur libre sous les ponts fût d'au moins $3^m,70$.

Le programme de 1879 comportait le rachat des canaux encore concédés. Ce rachat a été à peu près terminé en 1898 par la reprise du canal du

Midi que la Compagnie concessionnaire avait affermé à la Compagnie du chemin de fer du Midi par un bail prenant fin à cette date, et du canal latéral à la Garonne, dont la concession avait réunie à celle du chemin de fer.

Le coût du réseau navigable français est actuellement d'environ deux milliards 500 millions, représentant avec l'entretien une charge annuelle de 90 millions.

321. — La batellerie en France en 1912. Notre réseau fluvial atteignait en 1912 un développement total de 16.738 kilomètres de cours d'eau classés (1) ; certaines parties classées étant complètement abandonnées par le commerce, certains cours d'eau n'étant pas flottables ou navigables sur tout leur parcours, la longueur du réseau fréquenté en 1912 ne s'élève-t-elle seulement qu'à 11.264 kilm.

Le tableau ci-dessous résume les différents états du réseau fluvial en 1912 :

	LONGUEURS CLASSÉES			LONGUEURS FRÉQUENTÉES		
	Comme flottables	Comme navigables	Ensemble	Flottables	Navigables	Ensemble
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Fleuves, rivières, lacs et étangs.	3.052	8.720	11.772	294	6.090	6.384
Canaux. . . .	—	4.966	4.966	»	4.880	4.880
	3.052	13.686	16.738	294	10.970	11.264

Sur les 11.264 kilm. dont se compose le réseau fréquenté, 11.009 97,75 %) sont administrés par l'Etat (6.374 kilm. de fleuves, rivières, etc... 4.635 kilm. de canaux), et 255 kilm. (2,25 %) seulement encore concédés (dont 245 kilm. de canaux et les 10 km. du Lez canalisé).

Les rivières canalisées et les canaux dont les écluses ont au moins 38m,50 de longueur et 5m,20 de largeur (loi d'août 1879 représentent ensemble

$$4630 \text{ kilomètres} \begin{cases} 1778 \text{ (R. C.)} \\ 2852 \text{ (C.)} \end{cases}$$

Le poids total des marchandises embarquées sur les voies navigables s'est élevé en chiffre rond pour l'année 1912 à 40.811.000 (2) tonnes contre 38.120.000 en 1911. La statistique a précisé que les transports effectués par les voies de navigation intérieure consistent pour la plus grande partie en marchandises lourdes ou encombrantes et que la part proportionnelle du tonnage de chacune d'elles varie peu d'une année à l'autre.

Au premier rang viennent les matériaux de construction (38,9 % du

(1) (Statistique de la navigation intérieure de la France. Ministère des Travaux Publics.

(2) Fleuves et rivières 19.638.000t ; Canaux 21.173.000t.

poids total des embarquements) et les combustibles minéraux (31 %) ; puis les produits agricoles et les denrées alimentaires (11,5 %) ; les bois (4,3 %, y compris les bois flottés) ; la métallurgie (4,1 %) ; les engrais et amendements (3,8 %).

En 1912 le tonnage du trafic international par les voies navigables intérieures s'est élevé à 5.130.000t savoir :

Entrées ou importations	de Belgique	2.350.000t
	d'Allemagne	775.000
Sorties ou exportations	en Belgique	1.430.000
	en Allemagne	575.000

Le port de beaucoup le plus important est naturellement Paris, comprenant la traversée de la Seine et les canaux Saint-Denis, Saint-Martin et de l'Ourcq, avec un trafic de 11.345 000 tonnes se décomposant ainsi qu'il suit :

Expéditions	3.492.000 tonnes
Arrivages	7.853.000 tonnes

En ajoutant le trafic local, trafic d'un port de la région parisienne à un autre port de la même région, de 330.000 tonnes et le transit de 2 033.000 tonnes, on arrive, pour le mouvement de la navigation dans la traversée de Paris sur la Seine et les canaux, au chiffre total de 13.708 000 tonnes.

Le port de Paris, qui a plus de 25 kilm. de développement, est en relation par la Seine et ses affluents avec les principales voies navigables françaises ; il est en outre relié par les lignes de Mons et de Charleroi aux voies fluviales de la Belgique par les lignes des Ardennes et de l'est à celles du bassin du Rhin. Son trafic de 13.708.000 tonnes en 1912, a été assuré par 61.100 bateaux.

Dans son étude sur l'*Organisation commerciale de notre réseau des voies navigables* M. Louis Laffitte, Professeur à l'Ecole supérieure de commerce de Nantes, donne un tableau court mais précis de ce réseau :

La carte des voies navigables de France publiée par le Ministère des Travaux publics nous montre que notre réseau de voies navigables se répartit très inégalement à la surface du territoire. Les régions du Nord, de l'Est et du Centre, sièges d'importantes industries extractives et métallurgiques, sont sillonnées de canaux qui réunissent les trois fleuves : Seine, Loire, Rhône et leurs affluents. Les pays de l'Ouest, du Sud et du Midi ne possèdent que deux grandes artères : la Loire continuée par le canal de Nantes à Brest, le canal du Midi prolongé par le canal latéral à la Garonne, qui tracent de l'est à l'ouest deux routes conduisant à l'Atlantique.

Si, faisant abstraction de la valeur conventionnelle des lignes dessinées sur la carte, nous considérons les conditions de navigabilité des cours d'eau afin de déterminer le « réseau utile », la voie fluviale de la Loire disparaît ; un immense pays désormais veuf de grandes voies navigables s'étend de la Garonne à la Seine, et de Briare à Nantes.

Les plaines du nord de la France, le bassin de la Seine, celui de la Saône, les régions desservies par les canaux du Centre forment, au contraire, une zone où la navigation est intense. Si l'on s'en tient aux pays situés au sud de la Seine et du canal de la Marne au Rhin, on voit que la batellerie joue un rôle actif à l'intérieur d'une vaste région, dont les ports de transbordement de Montargis, Vierzon, Montluçon, Roanne, Lyon, Gray marquent les limites. C'est dans ces places que la batellerie des pays du Nord, de l'Est, du Sud-Est et du Centre prend contact avec les voies ferrées qui drainent l'ouest et le sud-ouest de la France, l'est de la Suisse, le nord de l'Italie.

Elles ont deux à deux une mission économique nettement définie : Montargis et Vierzon pour les pays de l'Ouest, Montluçon et Roanne pour ceux du Midi, Lyon et Gray, pour ceux de l'Est.

322. — Eléments essentiels de la navigation intérieure. Dans toute opération de transport par eau, il y a lieu de considérer — comme dans tous les transports d'ailleurs — les trois éléments essentiels : la **voie**, le **véhicule** ou autrement dit l'instrument de transport proprement dit, et enfin le **moteur**.

Dans leur état naturel, les fleuves et les rivières constituent en général, des voies de navigation fort imparfaites : la profondeur n'est pas uniforme, le tirant d'eau, c'est-à-dire la quantité dont un bateau peut être enfoncé avec sécurité, n'est par conséquent jamais assuré. A côté de bassins très profonds, il y a les hauts fonds, sur lesquels il n'y a qu'une petite hauteur d'eau ; des rapides se présentent qui sont infranchissables et obligent les navigateurs à des transbordements longs et coûteux ; d'autre part les crues font varier le niveau et par suite la profondeur ; ces crues ont aussi pour effet d'accroître la vitesse d'écoulement des cours d'eau, ce qui rend quelquefois la descente dangereuse et la remonte sinon impossible, tout au moins fort difficile.

On a donc cherché à améliorer les conditions de navigation des cours d'eau naturels ; deux méthodes se sont offertes : celle de la régularisation des cours d'eau naturels et celle de leur transformation plus ou moins complète en voies artificielles.

La régularisation a consisté à donner au lit du fleuve, au moyen de digues, une pente aussi uniforme que possible, à faire disparaître par le dragage et le sautage à la poudre les bancs des hauts-fonds, les roches des rapides ; mais les transformations des cours d'eau naturels par l'application des procédés qui servent à la construction des voies artificielles, c'est-à-dire des canaux, paraissent plus efficaces et les fleuves et rivières ainsi améliorés ont pris le nom de fleuves et rivières canalisés.

323. — Canaux. Un canal est essentiellement une voie d'eau artificielle faite de main d'homme.

Un canal se compose presque toujours de sections horizontales reliées par des chutes brusques. Le passage des bateaux d'une section dans l'autre — cette section porte le nom de **bief** — s'effectue au moyen d'écluses.

On distingue les canaux de navigation, les canaux de dérivation et les canaux latéraux.

Un canal de navigation est toujours divisé en un certain nombre de biefs possédant des écluses qui les séparent les uns des autres, mais entre lesquels le niveau de l'eau est parfaitement horizontal.

Un canal de dérivation sert à régulariser le débit des fleuves et des rivières et aussi des canaux à l'époque des crues.

Un canal est dit latéral lorsqu'il est parallèle, ou tout au moins ne sort pas de la vallée dans laquelle est situé le cours d'eau ne se prêtant pas à la navigation auquel il est destiné par suite à suppléer ; il est alimenté par l'eau même du cours d'eau auquel il se raccorde à ses deux extrémités, recevant l'eau par l'extrémité d'amont, la rendant à celle d'aval ; on y maintient un niveau à peu près constant et une vitesse régulière et modérée grâce aux portes dont sont munies les deux extrémités.

Lorsqu'un canal fait communiquer ensemble deux bassins fluviaux, il est dit à **point de partage**, parce que s'élevant sur les flancs des deux vallées pour franchir le faîte qui les sépare, il coupe la ligne de partage des eaux et ne peut être alimenté que par les eaux de source, émergeant à cette altitude, qui doivent être recueillies au préalable dans des réservoirs dits bassins de partage pour être utilisées au moment des besoins. Exemple : le canal de l'Aisne à la Marne, des Ardennes, de Bourgogne, de Briare, du Centre.

Les canaux forment, nous l'avons dit, une dépendance du domaine public ; ils sont surveillés par l'Administration des Ponts et Chaussées, ils font partie de la grande voirie et sont soumis à toutes les prescriptions de police relatives aux fleuves et rivières navigables. Leur creusement est autorisé par une loi précédée d'une enquête. Il ne suffit que d'un décret en Conseil d'Etat, précédé d'une enquête, quand il s'agit d'un canal d'embranchement de moins de 20 kilomètres.

324. — Ecluses. Les écluses, construites aux endroits où le canal change de niveau, servent à faire passer le bateau d'un bief à l'autre, soit à la montée, soit à la descente.

Une écluse est ordinairement constituée par un **Sas** ou chambre servant à recevoir les bateaux qui veulent passer du bief d'amont au bief d'aval ou réciproquement.

Le sas est séparé des biefs par de solides portes dont les vantaux vont se réunissant en formant un angle ayant son sommet dirigé vers le côté de la poussée des eaux ; les latéraux de la chambre s'appellent des « bajoyers ». Les portes de l'écluse, munies de vannes qu'on lève tout d'abord de manière à amener le niveau du sas à celui d'un des deux biefs, s'appuient contre des butées en maçonnerie appelées buscs.

La loi du 5 août 1879 a, nous l'avons dit, fixé à une largeur uniforme de $5^{m},20$ la largeur des écluses.

Sur les canaux la multiplicité des écluses entraîne pour la navigation

Voir suite page 500.

325. — *Types des bateaux fluviaux.*

TYPES	Longueur	Largeur	Tirant d'eau à charge complète	Hauteur au-dessus de l'eau.	Tonnage à pleine charge.	OBSERVATIONS (Définition des formes d'après les procès-verbaux de jaugeage).
Montluçon . . .	27m82	2m49	1m33	1m19	72 T	Arrière droit, avant relevé, forme de pyramide tronquée, terminée par une partie droite de 0m65.
Be richons. . . .	27,60 à 27,70	2.60	1,50 à 1.56	1,36 à 1,41	88 à 91	— d° —
Flûtes de l'Ourcq. .	28.50	3,06 à 3,10	1,17 à 1,25	1,05	74 à 80	Avant et arrière arrondis.
Margolats	13,80 à 25,10	3,18 à 6,00	1,06 à 1,55	0.92 à 1,32	26 à 137	Les extrémités sont semblables, à gorge, avec un rétrécissement de 0m30 de chaque côté. Demi-prisme.
Châlonnaises . . .	30,40	5.00	1,60	1,50	195	Arrière droit, avant relevé terminé par une partie droite de 2m00. Un demi-prisme
Tonnes	31.00 à 38,50	5,00	1,90	1,70	230 à 295	Arrière droit, avant très relevé, terminé par une partie droite de 3m00. Un demi-prisme.
Flûtes	31,00 à 38,50	5,00	1,80 à 1,93	1,67 à 1,80	222 à 295	L'arrière des anciennes flûtes est carré ou évidé, sur les côtés, avec une partie droite de 4m pour recevoir le gouvernail, le nez est pointu et relevé de 0m40. Arrière circulaire 3/4, avant arrondi 2/3
Péniches	34 60 à 38,50	5.00	2 10 à 2,25	1,96 à 2.10	320 à 380	Avant et arrière semblables et arrondis.
Saint-Dizier . . .	34,70 à 38,00	5 00	1,68 à 2 10	1,54 à 1,94	240 à 340	Avant arrondi 2/3. Arrière pyramide tronquée 8/10.
Marnois.	40,00	7,70	1,50 à 1,80	1,40 à 1.60	280 à 400	Arrière à gorge avec rétrécissement de 3m00 de chaque côté, avant très pointu et à gorge.
Chalands	33.60 à 50,90	5,00 à 8,00	2 00 à 3,00	2.00 à 3.00	200 à 600	Avant et arrière arrondis 2/3 avec surbaux et cerceaux de 1m50 R.
Grands-chalands .	52.60 à 62,70	8,08 à 8,12	2.54 à 3,22	2,03 à 2,68	971 à 999	Avant parallélipipède tronqué 5/6, arrondi 2/3.
	52,60 à 75m	8,08 à 8,24	d°	3,00 à 3.39	1500T	Arrière parallélipipède tronqué 4/5, arrondi 1/5.
Citernes	37,30	6.60	2,00	1.87	410	Avant et arrière circulaires 2/3.
Porteurs	34.50 à 39,90	5 00 à 6,10	2,15 à 2,40	1,60 à 1,75 (1)	228 à 283	Les porteurs sont à quille, à hélice ou à aubes ; l'arrière est arrondi, l'avant est également arrondi et pointu, en forme de prisme. (1) Non compris le bastingage de 0m60 à 0m90 de hauteur.
Remorqueurs. . .	24 50	4,20	1,60	0,75 (2)	60	A quille et à hélice, arrière arrondi ; avant pointu en forme de prisme. (2) Non compris 0m55 de bastingage.
Toueurs	38,00 à 42,00	6,00 à 7,00	0,50 à 0.60	1.50 (3)	—	Fond plat, bouts arrondis. Mode de traction : chaine noyée s'enroulant sur un double treuil. Force 120 chevaux vapeur. (3) Non compris 2m20 de hauteur des tambours.

des pertes de temps toujours sensibles et parfois énormes. Le passage de chacune d'elles prenait jadis, expose M. Colson dans son traité des Transports et Tarifs, au moins une demi-heure. Grâce aux progrès accomplis, dans les manœuvres et dans les opérations de remplissage du sas, on arrive à faire passer par une écluse 4 et même 6 bateaux à l'heure, 2 ou 3 dans chaque sens ; la perte de temps, pour chacun d'eux, n'est plus que de 10 à 20 minutes par écluse, suivant la hauteur de chute et l'organisation du service.

326. — Classification des bateaux fluviaux par suite de leur mode de traction. Article 10 du décret du 8 octobre 1910 :

1re Classe. — Bateaux isolés, mus par la vapeur ou par tout autre système de propulsion mécanique et ayant leur source d'énergie à bord.

2e Classe. — Bateaux isolés et bateaux en convoi, halés, toués ou remorqués, soit par la vapeur, soit par tout autre moteur mécanique.

3e Classe — Bateaux isolés ou en convoi, halés par des animaux de trait.

4e Classe. — Bateaux isolés autres que ceux compris dans les 3 classes précédentes ; trains de bois ou radeaux, quel que soit leur mode de traction

327. — Immatriculation des bateaux fluviaux. Les bateaux circulant sur les fleuves, rivières, canaux, etc... tant administrés par l'Etat que concédés, sont soumis aux dispositions de la loi du 5 juillet 1917 (1) sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale.

Aucun bateau ne peut circuler que s'il est muni d'un certificat constatant qu'il a été immatriculé.

L'immatriculation consiste dans l'inscription d'un bateau avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial ; ce numéro d'ordre doit être marqué au poinçon en caractères nettement apparents sur les plaques de métal (dites **plaques de jauge**) de 30 c. de longueur et 4 c. de hauteur qui doivent être placées de chaque côté du bateau ; on doit aussi y faire mention, de la même manière, de la lettre ou des lettres caractéristiques du bureau d'immatriculation (C. O. Compiègne, L. I. Lille, P. Paris, D. Dijon par exemple).

Ces indications sont, de plus, peintes à la proue (l'arrière) du bateau ; elles sont reproduites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque. Elles sont enfin transcrites sur les papiers du bord.

Les trains de bois flottés ne sont pas soumis à l'obligation de l'immatriculation.

328. — Certificat de jauge. Chaque bateau reçoit, du bureau d'immatriculation où il est inscrit, un certificat de jauge qui doit être conservé à bord.

---

(1) Abrogeant le décret du 4er avril 1899.

Ce certificat indique notamment :

1° Le bureau d'immatriculation ;

2° La lettre ou les lettres et le n° d'immatriculation ;

3° Le nom ou la devise du bateau ;

4° Les nom et domicile du propriétaire, tels qu'ils sont déclarés à l'agent jaugeur ;

5° Le type auquel appartient le bateau (péniche, toue, flûte, etc) son système de construction (bois, métal ou mixte) et le chantier sur lequel il a été construit ;

6° La plus grande longueur, gouvernail non compris, et la plus grande largeur ;

7° Le nombre, l'emplacement et la description des échelles de jauge (voir note 329), qu'il ne faut pas confondre avec les plaques de jauge (voir note 327).

329. — Jaugeage des bateaux neufs. Aucun bateau ne peut voyager que s'il est muni d'un certificat attestant qu'il a été jaugé dans les formes déterminées par ledit décret.

Lorsqu'il s'agit de procéder à l'immatriculation et au jaugeage d'un bateau neuf, une demande sur papier timbré adressée à l'Ingénieur en chef de la circonscription est remise par l'intéressé à l'agent jaugeur. Celui-ci fait les constatations et opérations nécessaires, soit au chantier de construction, soit au siège du bureau de jaugeage.

En un mot, le jaugeage sert à délimiter ce que peut contenir un bateau par $0^m,01$ d'enfoncement. On détermine le jaugeage d'un bateau au moyen de calculs ayant le trapèze pour base et en divisant le bateau en autant de hauteurs qu'il est nécessaire.

Après vérification minutieuse et rectifications, s'il y a lieu, de tous les calculs dans le bureau d'immatriculation, l'Ingénieur en chef dresse le certificat de jaugeage et procède à l'immatriculation du bateau.

Le bateau, après premier jaugeage, est pourvu d'**échelles de jauge** en cuivre ; ces échelles sont incrustées, symétriquement et par paire, sur les flancs du bateau. Pour les bateaux à bordage métallique, ces échelles peuvent être simplement peintes sur la coque.

Pour les bateaux de plus de 40 mètres de longueur, les échelles sont au nombre de 6 ; de moins de 40 mètres, 4 échelles. Elles sont graduées par 2,5 et 10 centimètres d'immersion effective.

330. — Jaugeage des bateaux chargés. Le jaugeage, dans ce cas, a pour objet de déterminer le poids de la cargaison d'un bateau, d'après son enfoncement.

Le poids total d'un bateau étant égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, le poids de la cargaison est égal au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé, diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide. Le nombre qui exprime, en mètres cubes, la différence des

déplacements exprime en tonnes de 1000 kg. le poids de la cargaison du bateau.

Donc, pour déterminer le tonnage des marchandises chargées, on prend le tirant d'eau à vide, c'est-à-dire l'enfoncement du bateau d'après la moyenne des échelles et après chargement on reprend, toujours d'après les échelles, le nouvel enfoncement ; si le chargement n'est pas parfaitement égalisé dans le bateau, ce qui arrive souvent, on prend la moyenne des indications fournies par les échelles.

Exemple : à vide, d'après le tirant d'eau, le bateau donne 41 tonnes, 760 ; chargé à $1^m,80$, la moyenne des échelles accuse d'après le barème du carnet de jauge, 304 tonnes, 910 ; le poids de la cargaison sera de :

$$304^t,910 - 41^t,760 = 263^t,150.$$

331. — Types de traction des bateaux fluviaux. Il y a trois types de traction : le halage, le remorquage et le touage.

Halage. — Sur les voies de faible largeur, on fait généralement tirer les bateaux au moyen d'une corde par des hommes, des animaux ou des moteurs mécaniques, circulant sur un chemin latéral appelé chemin de halage. C'est ce qu'on appelle le halage.

En vertu d'anciens règlements, remplacés aujourd'hui par la loi du 8 avril 1898, les propriétaires riverains des rivières navigables doivent subir la servitude du halage ; à cet effet ils sont tenus (1) de laisser libre, au bord de l'eau, un chemin large de $7^m,80$ du côté où les bateaux se tirent habituellement et un marche-pied de $3^m,25$ de l'autre côté. Le long des canaux, la création d'un chemin de halage fait partie intégrante des travaux d'établissement.

1° Halage à dos d hommes. — Ce halage est encore employé pour les petits bateaux en usage dans le centre de la France : deux hommes tirent un bateau avec une vitesse qui ne dépasse guère 1 kilm. à l'heure ; le parcours journalier atteint 8 ou 10 kilm. et le prix moyen de la traction est de 5 à 6 millimes par tonne kilométrique.

2° Halage par chevaux. — Ce halage est de beaucoup le plus usité. Deux chevaux tirent une péniche pleine ou deux péniches vides avec une vitesse moyenne de 2 à 2500 mètres à l'heure. Avec des chevaux qui accompagnent le bateau dans tout son voyage (halage aux longs jours) on ne parcourt guère que 15 à 18 kilm. par jour et le coût moyen peut être évalué de 3 à 4 millimes par tonne kilométrique sur les canaux ; sur les rivières il est parfois moitié moindre à la descente et double ou triple à la remonte ; pour un bateau vide, le prix est à peu près de la moitié de celui qui serait payé pour le même bateau chargé.

Un cheval peut haler sur une eau dormante de 60 à 100 tonnes.

---

(1) Colson, *Transports et Tarifs*.

3° Halage mécanique (1). — Certaines sociétés ont installé sur les chemins de halage un système de traction électrique et perçoivent de ce chef des taxes, qui varient suivant que le bateau remonte ou descend la voie navigable considérée, et qui sont applicables par tonne et par kilomètre.

Remorquage. — L'emploi des remorqueurs n'est vraiment avantageux que sur les fleuves où la puissance des machines peut être utilisée en constituant des convois de bateaux. Lorsque les bateaux sont assez serrés l'un derrière l'autre, la traction d'un convoi exige une force inférieure à la somme des forces qui seraient nécessaires pour remorquer chaque bateau fendant l'eau isolément ; l'écart peut aller jusqu'à 25 %. L'avantage qui en résulte est largement compensé sur un canal par les pertes de temps qu'entraîne l'obligation d'attendre, pour reformer le convoi, que chaque bateau ait été éclusé isolément. Sur les rivières à courant libre, ou sur les rivières canalisées où il existe des barrages très espacés auxquels on peut accoler des écluses assez grandes pour recevoir un convoi entier, le remorquage à vapeur est le mode habituel de traction, qui revient à 0 fr. 015 par tonne kilométrique.

Pour que la lenteur de marche de la plupart des bateaux n'empêche pas la création de services plus rapides, les bateaux remorqués par des moteurs mécaniques sont autorisés à dépasser ceux qui sont halés par des chevaux, et les remorqueurs sont autorisés à dépasser tous autres bateaux. Le règlement de police de chaque voie détermine les conditions d'exercice de ce droit, qu'on appelle **« Trématage »**, ainsi que les cas dans lesquels certains bateaux peuvent franchir les écluses devant ceux qui y seraient arrivés avant eux.

Touage. — Le touage consiste à faire traîner un convoi par une machine à vapeur installée à bord d'un remorqueur — appelé dans ce cas toueur — qui prend son point d'appui sur une chaîne noyée dans le chenal ou lit de la rivière sur toute la longueur du trajet. Les bateaux chargés ou vides sont donc halés par le toueur muni d'un appareil disposé pour saisir la chaîne au passage et exercer sur elle une traction qui le fait avancer ainsi que le convoi. La traction est évaluée à environ 0,010 par tonne kilométrique.

332. — Flottage à bûches perdues. C'est un moyen de transport spécial à celui des bois en grume. Il consiste à jeter pêle-mêle dans des ruisseaux ou de petites rivières, des bûches de bois appartenant à divers marchands, sauf à les distinguer plus tard au moyen d'une marque imprimée aux deux bouts et à les suivre jusqu'aux ports où on les recueille, et on les répartit entre les divers propriétaires ; on les forme alors en trains

(1) A Dizy, près d'Epernay, sur le canal de la Marne au Rhin, on a procédé à de très intéressantes expériences en vue de l'utilisation des tanks à la traction des péniches sur les voies navigables. Un train de 4 péniches chargées a été aisément remorqué par un tank léger. Vitesse obtenue 3 kilom. à l'heure.

qui sont eux-mêmes livrés à un nouveau flottage sur les rivières ou les canaux.

Le flottage à bûches perdues ne peut s'appliquer qu'aux bois à brûler ; il est très en usage pour le transport des bois du Morvan.

333. — Flottage par trains ou radeaux. Le flottage par trains ou radeaux s'applique à la fois aux bois de charpente et aux bois à brûler. Quand il s'agit de bois de charpente, on forme des radeaux en réunissant les pièces par des transversales ; plusieurs radeaux placés à la suite les uns des autres forment un train ; on a soin de donner à l'attache réunissant les radeaux une certaine flexibilité, afin que les trains puissent circuler facilement dans les courbes des rivières.

334. — Droit de péage. Les voies navigables faisant toutes partie du domaine public national, c'est l'Etat qui les administre, en dehors des rares concessions : canaux encore concédés ; les agents de l'Etat (c'est le corps des Ponts et Chaussées qui est chargé de ce service) exécutent les travaux neufs et d'entretien, assurent la manœuvre des écluses, etc. .

Comme seule contre-partie des charges que l'Etat s'impose, l'Etat perçoit les revenus domaniaux (pêche, plantations, prises d'eau), et un impôt sur les bateaux de voyageurs ; l'usage des lettres de voiture timbrées étant facultatif pour la navigation intérieure comme pour le roulage, leur produit est insignifiant.

Jusqu'en 1880, l'Etat percevait, en outre, des péages qui avaient existé de tout temps avec des formes et des caractères différents ; ces droits, qui en 1879, avaient produit près de 5 millions (exactement 4.390.781 francs), furent supprimés par la loi du 19 janvier 1880.

La navigation est donc affranchie aujourd'hui de tout péage sauf sur les rares canaux encore concédés, notamment :

a) Les canaux de la ville de Paris (canal Saint-Martin, canal Saint-Denis, canal de l'Ourcq) exploités par la Ville qui perçoit des droits de navigation, de stationnement, de garage, d'éclairage, etc... appliqués par tonne de chargement et variant suivant la nature du chargement ;

b) Le canal de la Sambre à l'Oise.

Nous avons vu (voir I, note 210) qu'un projet de loi déposé le 22 juin 1917 tendait à frapper d'un impôt, variable suivant la valeur des produits transportés, les transports par la batellerie. Ce projet de loi n'eut pas de suite, pas plus d'ailleurs que celui examiné par la Chambre des Députés dans sa séance du 4 avril 1918 (art. 49 du projet de loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1918, relatif à l'impôt destiné à grever les transports par eau). Cet article fut disjoint sur la demande du Ministre des Finances, la question devant être reprise ultérieurement, elle ne l'était pas encore au moment où nous savons mis sous presse.

Le projet de loi évaluait à 15 millions le profit que l'Etat aurait retiré de ce nouvel impôt pour l'année 1918.

B. — UTILISATION COMMERCIALE

335. — Régime économique des voies navigables. Les transports sur les rivières et canaux sont soumis au régime de la libre concurrence et ne donnent lieu, en général, ni à l'organisation de services réguliers ni à celle de grandes entreprises. Le régime prédominant dans l'industrie de la batellerie est d'après M. Colson celui de la petite entreprise. La batellerie est exercée surtout par de petits industriels. Le dénombrement des propriétaires de bateaux français opéré en 1907 (dernier recensement officiel) a montré en effet que le nombre de ceux qui ne possèdent qu'un seul bateau s'élevait à 6000 (exactement 5995) sur 7680 (exactement 7678) propriétaires (particuliers ou Sociétés) soit près de 80 %. Les entreprises vraiment importantes, possédant 20 bateaux ou d'avantage, ne représentent guère plus d'un dixième de l'effectif et du tonnage total.

336. — Navigation accélérée et ordinaire. La navigation est accélérée ou ordinaire.

On entend par navigation accélérée, celle des bateaux qui, astreints à un minimum de vitesse de marche, partent et arrivent à jour fixe et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

La navigation ordinaire est celle de tous les autres bateaux.

Les services accélérés ne peuvent être établis qu'en vertu d'une autorisation ministérielle. La demande d'autorisation doit indiquer (art. 14 du décret du 8/10 1901) le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer, leurs numéros matricules, leur vitesse de marche, les lieux et les jours de départ et d'arrivée, le mode de traction et les principaux points de stationnement.

Les bateaux de service accéléré portent, à l'avant et en caractères apparents, les mots « service accéléré » : ils abordent une flamme bleue.

337. — Petite entreprise. Le régime de la petite entreprise convient surtout aux transports par grosses expéditions. Pour utiliser la capacité d'un bateau, un chargement assez considérable est nécessaire. Ce chargement est presque toujours fourni par un seul expéditeur l'adressant à un seul destinataire. Le chargement et le déchargement sont effectués par les intéressés qui se chargent même de faire l'arrimage et le désarrimage dans le bateau. Le marinier se borne à amener son bateau au point convenu pour chaque opération et, si par hasard il prête son concours dans les manutentions, ce travail supplémentaire lui est payé à part.

338. — Prix de transport de la petite entreprise. Les prix de transport diffèrent suivant la nature et l'importance des chargements. Chaque batelier opère isolément, et ce qui règle les prix, ce sont les efforts que chacun d'eux fait pour utiliser son bateau aussi lucrativement que lui permet la concurrence des autres. D'une année à l'autre et même d'une

saison à l'autre, les prix varient dans une mesure assez large, suivant la loi de l'offre et de la demande.

339. — Entreprise à service régulier. A côté de la situation des petites entreprises, on en rencontre une toute différente pour les services réguliers desservant à jours fixes un certain nombre de ports. Sans prendre aucun engagement vis-à-vis de leur clientèle pour les délais de transport et de livraison, les entrepreneurs de ces services s'astreignent à effectuer les transports dans le temps annoncé, toutes les fois qu'aucun encombrement ou aucune interruption de la navigation n'y met obstacle.

Ils transportent surtout des marchandises de valeur moyenne, expédiées généralement par quantités très inférieures à la capacité d'un bateau ; ils effectuent le plus souvent eux-mêmes le chargement et le déchargement, souvent aussi le camionnage du port à domicile ; il leur faut donc une organisation permanente de bateaux, de magasins, de personnel, entraînant une augmentation considérable de charges.

Ces services constituent presque toujours un monopole et les prix qu'ils perçoivent varient suivant ce que peut payer la marchandise ; mais comme les relations desservies le sont presque toujours également par le chemin de fer, ce sont en pratique les prix de celui-ci qui règlent les leurs.

340. — Prix de transport des entreprises à service régulier. Les transports sur les voies navigables étant soumis au régime de la libre concurrence, les entreprises de navigation à service régulier sont maîtresses de leurs tarifs qu'elles peuvent augmenter ou abaisser à leur gré ; elles peuvent, n'étant pas chargées d'un service public comme les chemins de fer, refuser de transporter telle ou telle marchandise. Leurs tarifs ne sont soumis ni à l'autorité ministérielle (comme pour les grands réseaux) ni à l'autorité préfectorale (comme pour certains réseaux secondaires).

341. — Principale Compagnie de navigation intérieure. La principale Compagnie de navigation intérieure est la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille (Compagnie H.-P.-L.-M.) dont le Siège social et la Direction sont à Lyon : cette Compagnie groupe à peu près tous les services de cette nature existant en France : elle publie des tarifs dont les prix sont calculés pour chaque relation, en prenant le prix de bout en bout par voie ferrée réduit dans une proportion variable suivant la nature du trafic.

Ci-dessous, d'après le compte rendu du Conseil d'administration de la Compagnie H.-P.-L.-M., le montant des recettes de l'exercice 1911-1912 par services de navigation :

Services de la Seine (Havre, Paris).		4.330.000f
— de l'Est et du Nord	Paris à Reims, à Lille, à Nancy, à Epinal et Saint-Dizier. . . .	1 090 000
	A reporter.	5.420.000

	Report .	5.420.000
Services de la Bourgogne et du Centre	Paris à Troyes, à Lyon, à Montbaud, à Besançon, à Aunais et Clamecy, à Nevers, à Monteau-les-Mines et à Roanne	1 000.000
—	de la Saône (Lyon à Gray et Nancy)	1.380.000
—	du Rhône (Lyon, Marseille)	3.320.000
	AU TOTAL	14.120 000
	Dépenses	13 290 000
	BÉNÉFICE DISPONIBLE	830 000

342. — Vitesse des transports par eau. Il est difficile d'apprécier la vitesse moyenne des transports de marchandises par eau ; cette vitesse est essentiellement variable avec la nature de la voie navigable, avec le sens dans lequel s'effectue la navigation, avec le mode de traction (hommes, chevaux, vapeur), avec la forme du bateau, avec son chargement, avec l'importance de la circulation, avec les obstacles (écluses, passages rétrécis, ponts tournants, souterrains) que les bateaux ont à franchir, avec l'état des eaux, avec les circonstances climatériques, etc...

En prenant pour base d'appréciation le temps moyen demandé par la Compagnie H. P. L. M. pour le transport en service accéléré de Paris à Lyon, Nancy, Clamecy, Troyes, Roanne, on arrive à un délai de 40 kil. par jour. Par fer, le délai moyen pour les mêmes parcours en petite vitesse est de 75 kil. par jour (jour d'expédition et jour d'arrivée non compris).

343. — Déclaration de chargement. Tout conducteur de bateaux doit, à chaque voyage, être porteur d'une déclaration qui indique : le poids et la nature des marchandises qu'il transporte (groupées d'après une classification arrêtée par le Ministère des Travaux Publics), les opérations de chargement et de déchargement effectuées en route, ainsi que le point de départ et le lieu de destination.

Cette déclaration est rédigée sur une formule imprimée que les intéressés se procurent à titre gratuit dans les divers bureaux de navigation.

344. — Classification des marchandises transportées sur les voies navigables. La statistique du Ministère des Travaux Publics a réparti les transports d'après la nature des marchandises entre 9 catégories :

1° Combustibles minéraux ;
2° Matériaux de construction. Minéraux ;
3° Engrais et amendements ;
4° Bois à brûler et bois de service ;
5° Produits métallurgiques ;
6° Matières premières ;
7° Produits industriels ;

8° Produits agricoles et denrées alimentaires ;
9° Divers.

345. — Documents usités par une grande Compagnie de navigation intérieure pour les transports de marchandises. L'expéditeur qui désire remettre une marchandise à la Compagnie H. P. L. M. par exemple, doit remplir — comme pour les transports par chemin de fer — une déclaration d'expédition (le formulaire est donné par la Compagnie) faisant connaître le nom et l'adresse de l'expéditeur ; le nom et l'adresse du destinataire ; le lieu de destination et le département ; si la livraison doit être faite en bateau, à domicile, à quai ou en gare d'eau (on appelle gare d'eau (Voir note 349, page 511) une gare qui dessert à la fois la navigation — le port — et le chemin de fer — la gare proprement dite — le port et la gare étant reliés au moyen d'un embranchement) ; si l'expédition doit être faite en port payé ou en port dû ; les sommes (en toutes lettres) à faire suivre en débours ou en remboursements ; si le retour des fonds (pour les envois grevés de remboursements) est à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, et enfin, les marques et numéros des colis, leur nombre, la nature des marchandises et leur poids.

Cette déclaration doit être datée et signée de l'expéditeur qui la remet au préposé à la reconnaissance de la Compagnie de navigation lequel, après examen des colis et contrôle de leurs marques et de leur poids, vise cette pièce en y indiquant l'heure de la remise.

La Compagnie établit alors une lettre de voiture soumise au droit de timbre ; cette pièce, qui reprend les indications de la déclaration avec en plus le détail de la taxe, accompagnera l'envoi et sera remise au destinataire contre payement des frais dus (si l'envoi a été effectué en port dû). Si l'expéditeur l'exige, il lui est remis un récépissé semblable à la lettre de voiture qu'il ne peut d'ailleurs remplacer, soumis au droit du timbre quittance de 0 fr. 10.

346. — Responsabilité en matière de retards et d'avaries. Bien que l'art. 107 du Code de Commerce étende aux « maîtres de bateaux » les dispositions des art. 103 à 108 et par conséquent de l'art. 104 qui dit que « le voiturier est responsable des retards sauf cas de force majeure », en principe les Compagnies de navigation déclarent formellement, sur les pièces de transport, ne garantir aucun délai de transport ; n'ayant garanti par suite aucun délai, un retard ne peut leur être imputable, à moins que le retard ne se soit produit au moment du chargement, que le colis ne soit resté à tort dans les magasins de la Compagnie au départ, au lieu d'être acheminé sur sa destination immédiatement, faute qu'il appartiendrait à l'ayant droit d'administrer.

L'art. 103 du Code de Commerce ne faisant aucune distinction entre les transports par fer, par terre et par eau, en principe, une Compagnie de navigation ne devrait sur ses pièces de transport faire mention d'aucune clause d'irresponsabilité ; néanmoins la plupart des Compagnies de navi-

gation à service régulier spécifient sur leurs documents de transport qu'elles ne sont pas responsables des déchets ou avaries de route provenant, soit d'un vice propre de la marchandise, soit de l'absence ou de l'insuffisance de l'emballage, soit de l'action de la température (force majeure). Légalement ces restrictions sont-elles acceptables, et dans tous les cas n'appartiendrait-il pas à la Compagnie de navigation qui exciperait de son irresponsabilité pour repousser toute réclamation, de faire la preuve de la force majeure ou du vice propre de la chose?

347. — Assurance fluviale. L'art. 103 — l'avons-nous dit — qui rend le transporteur responsable des avaries (hors la force majeure ou le vice propre) étant en droit applicable aux entreprises de batellerie, celles-ci doivent donc comprendre dans leurs frais la prime d'assurance pour les bateaux, la marchandise transportée et même pour la responsabilité encourue en cas d'accident à un autre bateau ou de détérioration d'ouvrages de la voie navigable, que la Compagnie soit son propre assureur ou qu'elle s'assure auprès d'une Compagnie.

Le coût de l'assurance, plus élevé pour les vieux bateaux que pour les bateaux neufs offrant plus de solidité, est encore majoré pour les bateaux des services accélérés, en raison des chances de rencontres ; il est toujours plus élevé sur les rivières que sur les canaux. En général, l'assurance est contractée par abonnement.

L'assurance d'un bateau pour une année coûte de 1 1/2 à 3 ou 4 % de sa valeur ; le batelier paye en outre, pour la marchandise transportée, une prime dont le taux dépend de sa nature et de sa valeur.

Cette assurance est indépendante de celle que les Compagnies de navigation offrent au commerce ; en effet, les documents de transport disent expressément : « les marchandises sont assurées contre les risques de la « navigation fluviale et, en cas de sinistre, le réglement s'établira suivant « la valeur réelle, au point et au jour du départ, et sans dommages intérêts « pour retard dans la livraison ou perte de la marchandise », la Compagnie pouvant se refuser d'ailleurs à transporter des marchandises d'une valeur de plus de 1000 francs la tonne.

L'expéditeur paye dans ce cas pour assurance une prime fixée dans les tarifs de la Compagnie.

348. — Hypothèque fluviale. Alors que les lois des 10 décembre 1874 et 10 juillet 1885 ont soumis à l'hypothèque **cette chose essentiellement mobile qu'est le navire** (1), rien n'avait été fait avant 1917 en ce qui concerne les bateaux de rivière, bien que des études aient été poursuivies dans ce sens, et que des commissions parlementaires et extra-parlementaires aient eu à examiner les proportions émanant de l'initiative parlementaire ou privée.

---

(1) Exposé des motifs du projet de loi concernant l'hypothèque fluviale (30 mars 1916).

La dernière Commission tint ses séances en mars 1914 et élabora un projet de loi qu'elle soumit le 30 mars 1916 au Parlement.

D'une manière générale, l'hypothèque, qu'elle soit foncière, maritime ou fluviale (1), a pour objet de donner des sûretés au créancier et de procurer du crédit à l'emprunteur en lui permettant de trouver des capitaux à des conditions satisfaisantes.

Après la guerre, la petite batellerie aura besoin de crédit pour la reconstitution de son matériel, aussi, quelle que soit l'opposition qu'elle manifesta tout d'abord dans la crainte que la mesure projetée ne permette à de puissantes Compagnies de navigation de doubler d'un seul coup leur capital et d'écraser leurs concurrents plus faibles, craintes non fondées, ces Grandes Compagnies n'ayant pas besoin de recourir à l'hypothèque pour se procurer du crédit, elle a reconnu que l'hypothèque est appelée à donner plus de développement à la petite entreprise. Le Congrès de navigation intérieure qui s'est tenu à Nancy en juillet 1909 s'est prononcé ainsi que plusieurs syndicats de batellerie en faveur de l'hypothèque fluviale.

Ci-dessous d'après l'exposé des motifs l'économie du projet de loi (2) :

Tout d'abord, en remplacement de l'immatriculation purement administrative et sans caractère juridique du décret du 1er avril 1899, la loi projetée institue dans son titre premier une immatriculation juridique, en se reportant autant que possible aux dispositions d'ordre général du décret existant. L'office national de la navigation intérieure pourrait d'ailleurs intervenir utilement pour l'organisation et le fonctionnement de ce service, ainsi que de ceux qui s'y rattachent. Un règlement d'administration publique ferait le nécessaire à cet égard. Comme particularités nouvelles, on citera notamment la nécessité de constater désormais par écrit l'acquisition d'un bateau, l'obligation d'en déclarer la perte et l'institution de pénalités spéciales pour l'inobservation des formalités exigées.

Dans son titre II, la loi stipule que les bateaux de navigation intérieure sont affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées sur les meubles et déclare ceux qui ont un tonnage égal ou supérieur à 20 tonnes susceptibles d'hypothèque par convention des parties.

Le titre III fixe le mode de publicité des actes de propriété inscription au registre d'immatriculation, avec mention sur le certificat constatant cette immatriculation, ce qui d'ailleurs revient à confier le service des inscriptions aux agents mêmes chargés de l'immatriculation qui sont qualifiés pour l'assurer.

L'ordre de priorité des hypothèques est déterminé par les dates d'inscription. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans. Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bateau le suivent en quelques mains qu'il passe.

Le titre IV règle les formalités de purge : notification d'offre de paye-

(1) L'hypothèque fluviale qui n'existait autrefois qu'en Allemagne et en Hollande a été établie en 1908 en Belgique pays avec lequel nos relations par voie fluviale étaient avant la guerre courantes.

(2) Qui voté par les Chambres fit l'objet de la loi du 5 juillet 1917.

ment par l'acquéreur ; possibilité pour tout créancier de requérir la mise aux enchères avec offre d'une augmentation de 1/10e sur le prix.

Enfin, le titre V a trait à la saisie et à la vente forcée dont il définit les formes : saisie vingt-quatre heures après commandement : citation du saisi devant le tribunal civil dans les trois jours ; transcription du procès-verbal de saisie au bureau d'immatriculation ; vente par adjudication. Tout fait tendant à détourner frauduleusement un bateau grevé d'une hypothèque régulièrement inscrite peut donner lieu à poursuites pénales. Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet en France qu'à compter de leur date d'inscription au registre d'immatriculation. L'intérêt en matière de prêts hypothécaires est libre, l'intérêt légal est fixé à 6 °/o.

349. — Jonction des voies d'eau avec les voies ferrées.

Port de raccordement. — Le port de raccordement est une dépendance directe et immédiate de la voie navigable elle-même ; il appartient (dépêche ministérielle. Travaux Publics du 10 décembre 1907) au domaine public fluvial et est soumis aux règlements sur la police de la navigation. Il constitue un port accessible à tous les bateaux.

Deux opérations sont nécessaires pour la création d'un port de raccordement :

d'abord l'établissement de voies de quai pour le transbordement des marchandises en provenance ou à destination de la voie navigable,

puis le raccordement de ces voies de quai par un embranchement spécial avec le réseau ferré le plus voisin.

La concession de ces différentes voies peut être faite à un particulier, à une Chambre de Commerce, à une ville ou à une Compagnie de Chemin de fer.

Gare d'eau. — La gare d'eau qui consiste essentiellement dans un bassin enclavé dans la gare du chemin de fer constitue (dépêche ministérielle du 10 décembre 1907 sus visée) une dépendance directe et immédiate de ce dernier. Bien qu'elle soit en communication avec un cours d'eau navigable, elle ne fait pas partie du domaine public fluvial ; elle appartient au domaine public du chemin de fer. Appelée à jouer, pour la batellerie, le rôle dévolu pour le roulage à la cour d'une gare de marchandises, la gare d'eau est comprise parmi les installations de la Compagnie ; elle constitue une dépendance de la voie ferrée devant, à ce titre, faire retour à l'autorité concédante comme le chemin de fer lui-même lors de l'expiration de la concession. Elle n'est accessible qu'aux bateaux ayant des opérations de transbordement à faire avec la voie ferrée, elle est clôturée comme le sont les cours des gares de marchandises. Les voies qui assurent le service de la gare d'eau ne sont que des voies de marchandises de la gare du chemin de fer, elles ne peuvent faire l'objet d'une concession spéciale.

La gare d'eau, trait d'union de la voie fluviale et de la voie ferrée, présente de très réels avantages si son aménagement, ainsi que l'exposait le 22 mai 1901 M. Pozzy, membre de la Chambre de Commerce de Paris, répond à un ensemble de conditions favorables, c'est-à-dire : frais de ma-

nutention peu élevés, raccordement avec une ligne de chemin de fer, quais facilement abordables et munis de voies ferrées agencées commodément pour les chargements et les déchargements, outillage perfectionné assurant des manœuvres rapides et peu coûteuses. S'il en est ainsi, tout port de transbordement permet l'utilisation avantageuse d'un fleuve ou d'un canal, soit pour la centralisation en un seul chargement des produits que le chemin de fer amène de divers points, soit pour la réception des bateaux chargés dont la voie ferrée va disperser le contenu dans toutes les directions.

En Allemagne, où le développement des voies navigables a pris une grande extension, les raccordements des voies ferrées aux voies navigables sont nombreux ; ils sont loin de l'être en France. Pour y remédier, un projet de loi a été déposé au Sénat le 14 septembre 1916 tendant à compléter l'art 2 de la loi du 5 décembre 1908 (1) pour assurer d'une manière certaine l'exécution des voies de raccordement. Alors que la loi de 1908 ne prévoyait qu'une faculté (voir le renvoi (1) ci-dessous, le projet de loi déposé au Sénat propose une obligation le mot « pourront » étant remplacé par celui impératif de « devront » :

« Des décrets rendus en conseil d'Etat, les Compagnies entendues, *devront*, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer.

« Les travaux seront exécutés par les Compagnies sur les projets approuvés par le Ministre des Travaux Publics ; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat, avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés.

« Le Ministre des Travaux Publics devra, dans un délai de six mois à partir du vote de la présente loi, présenter un état des raccordements à opérer entre les voies ferrées et les voies navigables, sans préjudice de ceux qui seront jugés utiles ultérieurement.

« Chaque année un certain nombre de ces raccordements seront exécutés d'après le système de l'emprunt ou de la garantie d'intérêt, sans qu'il puisse en être établi moins de dix par année. »

350. — Tarification commune entre voie d'eau et voie de fer. Dans son rapport déposé au Sénat à l'appui du projet de loi de septembre 1916 dont nous venons de parler, M. le Sénateur Audiffred faisait remarquer que toutes les voies de raccordement à créer deviendraient inutiles si l'on pouvait appliquer aux marchandises, lorsqu'elles passent de la voie d'eau à la voie ferrée, des tarifs prohibitifs ; qu'en un mot la cons-

(1) « ART 2. — Des décrets rendus en Conseil d'État, les Compagnies entendues, *pourront*, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins, et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer.

« Les travaux seront exécutés par les Compagnies sur les projets approuvés par le Ministre des Travaux Publics ; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés.

truction des voies de raccordement, pour avoir toute son efficacité, pour rendre les services qu'on en attend justement, doit être accompagnée de tarifs communs applicables aux marchandises qui passent de la voie ferrée à la voie navigable et réciproquement.

C'est dans cet esprit que la Commission proposa d'ajouter à la loi du 5 décembre 1908 la disposition ci-après :

« Il sera procédé, pour l'établissement de la taxe de transport, sur la voie ferrée, pour les marchandises en provenance ou à destination de la voie fluviale transitant par les gares d'eau, de la même façon que les Compagnies de chemins de fer procèdent entre elles pour la répartition des tarifs communs.

« Les tarifs communs ou spéciaux applicables à la marchandise transportée seront calculés du point de départ au point d'arrivée fluvial ou ferré, sans tenir compte du mode de transport employé et le prix moyen kilométrique résultant du parcours global sera appliqué sur le nombre de kilomètres réellement parcourus, sans aucune taxe spéciale de la gare d'eau à la gare de raccordement du réseau intéressé. »

Dans plusieurs Congrès de la navigation intérieure, cette question de l'application de tarifs communs entre la batellerie et la voie ferrée a été maintes fois agitée, notamment dans celui qui s'est tenu à Nantes en juin 1913 et auquel fut soumise la communication suivante émanant de M. Savary :

Pour faciliter les échanges entre la voie d'eau et la voie de fer, on peut envisager plusieurs systèmes de tarification en partant de la formule générale ci-après :

Formule Générale.

Les tarifs intérieurs, communs, de transit et d'exportation sont applicables d'office pour tous les transports effectués par voie ferrée sur une gare d'eau, ou reçus par elle, du fait de l'échange de la marchandise entre ces deux voies.

Pour l'application des tarifs de transit et d'exportation, les Compagnies peuvent exiger la justification de l'entrée ou de la sortie de la marchandise du territoire, soit par la production du certificat de douane, soit par le connaissement (au besoin par voie de détaxe).

Le tout, au choix des expéditeurs, suivant chaque catégorie de marchandises ou d'après son assimilation à la classification générale.

Partant de cette formule générale, nous allons exposer :

1° Celle pour la marchandise qui ne doit pas sortir du réseau où elle a été chargée (tarifs intérieurs).

2° Celle pour la marchandise qui, chargée sur un réseau, est destinée à un autre réseau (tarifs communs).

3° Enfin, celle pour la marchandise qui traverse le territoire (tarif de transit) et celle aussi pour la marchandise qui chargée sur un réseau quelconque, doit sortir du territoire par un point frontière de terre ou un port maritime (tarif d'exportation .

Tarifs Intérieurs.

Lorsqu'une marchandise, expédiée d'un point quelconque d'un réseau, est destinée à un point quelconque de ce même réseau.

De toute gare à toute gare d'eau et *vice versa*.

1° Application de la base kilométrique moyenne du *prix ferme* le plus vantageux en vigueur sur le réseau.

2° Application de la base kilométrique moyenne, établie suivant la tranche du départ et celle de l'arrivée du *barème le plus avantageux* en vigueur sur le réseau.

Tarifs Communs.

Certains tarifs communs sont bien applicables de toute gare à toute gare, mais présentent un palier initial d'une longueur telle que, dans la plupart des cas, le transport fluvial devient pratiquement impossible.

C'est pourquoi nous proposons la formule suivante :

Lorsque la marchandise, expédiée d'un point quelconque d'un réseau, est destinée à un autre réseau.

De toute gare à toute gare d'eau et *vice versa*.

1° Application de la base kilométrique moyenne du *prix ferme le plus avantageux* du tarif commun en vigueur sur les réseaux participants.

2° Application de la base kilométrique moyenne, établie suivant la tranche du départ et celle de l'arrivée, du *barème le plus avantageux* en vigueur sur les réseaux participants.

Tarifs de Transit et d'Exportation.

Les tarifs de transit ne sont applicables qu'au départ des ports maritimes et des points frontières. Il en résulte que, pour toute cette catégorie très importante de transports, les expéditeurs sont obligés de choisir exclusivement la voie de fer. Ils pourraient, évidemment, diriger leurs marchandises par voie mixte en soudant les prix de la batellerie avec les prix résultant de l'application des tarifs intérieurs de la Compagnie destinataire, mais ils auraient, dans ce cas, à payer des prix de transport généralement plus élevés.

La même situation se présente pour les tarifs d'exportation qui ne sont applicables qu'à destination des points frontières et des ports maritimes. Le parcours doit nécessairement se terminer par rails et la décroissance rapide des bases kilométriques aux grandes distances fera, le plus souvent, préférer le trajet exclusivement par fer au trajet mixte par fer et par eau qui comporte plusieurs ruptures de charge : c'est pourquoi nous proposons formule suivante :

De toute gare à toute gare d'eau et *vice versa*.

1° Application de la base kilométrique moyenne du *prix ferme* le plus avantageux du tarif d'exportation ou de transit en vigueur sur les réseaux participants.

2° Application de la base kilométrique moyenne, établie suivant la tranche du départ et celle de l'arrivée, du *barème le plus avantageux* du tarif d'exportation ou de transit en vigueur sur les réseaux participants.

Les conditions d'application de ces tarifs combinés contiendraient néces-

airement des dispositions spéciales et, les règles de responsabilité édictées par le nouvel article 103 du Code de Commerce (1) s'imposant aux entreprises de transports par fer, le départ des responsabilités entre les deux entreprises se ferait assez facilement. L'entrepreneur qui, à la jonction, aurait accepté sans réserve une marchandise assumerait par là même la responsabilité du manquant ou des avaries qui seraient constatés au moment de la livraison.

Avec ces tarifs combinés, le commerce trouverait l'énorme avantage non seulement d'obtenir des prix réduits, mais encore de connaître exactement, à l'avance, le coût maximum du transport d'un point à un autre : d'éviter l'intervention d'intermédiaires au point de jonction et d'avoir un recours certain contre les transporteurs pour obtenir la réparation du dommage subi.

Nous estimons qu'en examinant la nature et la valeur des marchandises, il est possible d'établir, pour un certain nombre de produits qui peuvent voyager sous le régime de *la petite vitesse ralentie*, de nouveaux courants de transport en utilisant conjointement, la voie navigable et la voie ferrée.

La création de tarifs communs voie navigable intérieure et voie ferrée n'est pas sans présenter de réelles difficultés en raison de la liberté absolue qu'a la batellerie de fixer à sa guise les prix de transport sur son parcours, prix qui ne sont pas soumis à l'homologation ministérielle ou préfectorale.

En admettant que le prix combiné reçoive la sanction de l'administration supérieure et ne puisse être modifié, suivant les circonstances, au gré d'une des parties, il n'en résulterait pas moins, s'il était établi sur les bases soumises au congrès de Nantes une inégalité de traitement entre le régime de la tarification commune entre réseaux et celui étudié entre la batellerie et la voie ferrée : en effet, on ne peut assimiler un tarif commun établi par exemple entre deux réseaux d'intérêt général avec un tarif commun applicable de bout en bout d'un port de navigation intérieure à une gare d'un réseau français en transit par une gare d'eau. Dans le premier cas, le réseau destinataire pour un trafic visé (et la réciprocité existe pour un autre trafic) qui reçoit la marchandise en wagon évite par cela même des frais de manutention, son matériel n'est pas utilisé, il n'a pas d'écritures de transport à établir, etc... En trafic commun, le prix de revient du deuxième réseau est par suite moins élevé qu'en trafic intérieur ; ce ne serait pas le cas pour les marchandises remises par la batellerie puisqu'il y aurait à la gare d'eau transbordement et par suite chargement en wagon, et utilisation du matériel ferroviaire

D'un autre côté, une catégorie d'expéditeurs seraient avantagés en leur donnant le moyen, par voie mixte, d'atteindre dans des conditions économiques de transport des destinations situées sur les voies ferrées au détriment d'autres expéditeurs éloignés de la voie d'eau.

La solution qui en principe paraîtrait vraiment pratique serait la création de gares d'eau partout où la jonction de la voie d'eau à la voie

---

(1) Voir loi Rabier, I, note 189.

ferrée serait possible, chacune des deux voies pouvant alors faire des tarifs se soudant à leur point de jonction ; le transbordement des marchandises se ferait directement de bateau à wagon ou vice versa soit, d'après le traité de la gare commune, par la batellerie ou le chemin de fer, les frais de cette opération, à la charge de la marchandise, étant fixés par le traité.

L'expédition pourrait, de la sorte, être faite directement, par exemple du point de départ (batellerie) au point de destination (chemin de fer) ; à la gare de jonction, le coût du transport primitif suivrait en debours et à l'arrivée, le destinataire acquitterait le prix total du transport y compris les frais de transbordement. Il y a lieu d'envisager toutefois que la voie d'eau, en raison de la contexture de son réseau et de l'impossibilité pour elle de pénétrer dans les régions accidentées, est un instrument d'inégalité. Une très faible minorité d'expéditeurs et de destinataires peut donc faire usage des transports mixtes ; toute la question est de savoir si cette minorité peut y trouver des avantages susceptibles d'être mis en balance avec les pertes que subiront les chemins de fer — associés de l'Etat par le jeu de la garantie d'intérêts — qui auraient pu transporter de bout en bout.

La question, séduisante à première vue, n'est pas sans présenter des difficultés dans la pratique ; aux intérêts privés, évidemment respectables, peuvent en effet être sacrifiés d'autres intérêts d'un ordre général si on leur oppose ceux des Compagnies de chemins de fer. Une très grande prudence doit donc présider pour ce motif à la création des gares d'eau.

351. — Voie d'eau et voie ferrée. Avantages et inconvénients de la voie d'eau. Le principal avantage des transports par eau, résultant de l'énorme réduction de l'effort de traction, est la modicité du prix de transport ; les marchandises pondéreuses qui forment le principal trafic de la batellerie (70 °/₀) ne peuvent supporter en effet des frais de transport élevés.

Le prix du transport se traite le plus souvent de gré à gré et les entrepreneurs qui l'effectuent peuvent traiter avec chaque expéditeur en tenant compte de ses convenances propres, des facilités plus ou moins grandes avec lesquelles il peut utiliser l'une ou l'autre des voies concurrentes, sans que les concessions, faites à un client ainsi que le démontre M. Colson dans son Traité des Transports, s'étendent nécessairement aux autres. Le régime de la batellerie est avant tout celui de la libre concurrence. Il n'en est pas ainsi pour les chemins de fer.

Ce qui est surtout important c'est la question du camionnage. Les marchandises n'accèdent au chemin de fer que dans les gares ou, exceptionnellement, par des embranchements particuliers qui ne pourraient sans inconvénients être multipliés outre mesure et qui surtout sont onéreux pour le manufacturier, l'usinier, etc... Les bateaux, au contraire, peuvent s'arrêter en un point quelconque le long des voies navigables, les usines ou les magasins riverains de ces voies y trouvent un avantage considérable.

Mais à côté de ces avantages appréciables qui ne profitent d'ailleurs qu'aux riverains immédiats de la voie d'eau : modicité du prix de transport et livraison possible des marchandises à l'usine ou au magasin du destinataire, se présentent des inconvénients ; en effet, la navigation est souvent arrêtée de 20 jours à 3 mois par an par les encombrements, la gelée, les crues et le chômage (en ce qui concerne le chômage presque tous les ans il y a lieu de mettre à sec les canaux afin de procéder aux réparations soit de la cuvette, soit des ouvrages d'art ; ces périodes de chômage durent de 10 à 20 jours). Il en résulte que les négociants qui font usage de la voie d'eau doivent avoir un stock de marchandises plus considérable tant en route qu'en magasins, ce qui immobilise des capitaux parfois importants.

Il y a lieu de faire entrer en ligne de compte :

1° La longueur plus grande — kilométriquement parlant — des parcours par eau qui dépasse en moyenne, d'après M. Colson, de 25 % au moins les parcours par rails, le cours des rivières offrant des sinuosités assez nombreuses et le tracé des canaux n'ayant pas autant de souplesse et d'élasticité que celui des chemins de fer ;

2° Le développement plus considérable des chemins de fer qui relient directement beaucoup de points dont les relations par eau exigent des transbordements et des transports par rails ou par route, soit pour accéder au point d'embarquement, soit pour aller du point de déchargement au point de destination ;

3° Les avantages de la voie ferrée au point de vue de la vitesse des transports laquelle exerce, surtout aujourd'hui, une grande influence sur le prix des marchandises et sur les transactions commerciales.

Les avantages du chemin de fer sont assez grands — quelles que soient les qualités incontestables de la batellerie au point de vue de la modicité dans les prix de revient du matériel, dans l'effort de traction et dans le prix du transport — pour le faire préférer, non seulement à prix égal mais même lorsque ses prix dépassent ceux de la navigation dans une mesure limitée.

352. — Concurrence entre la voie d'eau et la voie ferrée. Quels que soient les prix, dûment homologués — qu'une Compagnie de chemin de fer peut appliquer en vue de combattre la concurrence de la navigation — l'Administration supérieure tend de plus en plus à refuser l'homologation pour tout prix proposé ayant manifestement pour but de faire échec à la batellerie — l'avantage restera toujours à la navigation qui peut abaisser ses prix à une limite que le chemin de fer ne peut atteindre, en raison des charges qui sont loin d'être les mêmes pour les deux voies.

Dans les industries libres, comme l'expose si clairement M. Pinat dans un rapport déposé le 6 mars 1902 à la Chambre de Commerce de Grenoble sur l'outillage national, la concurrence est le « régulateur des prix ; elle

ntervient toutes les fois que les prix pratiqués tendent à attribuer au travail ou au capital une rémunération sensiblement supérieure au taux moyen des salaires ou des capitaux. Ce régulateur des prix n'apparaît pas comme une sauvegarde nécessaire au public vis-à-vis des chemins de fer en particulier, puisque ceux-ci ne peuvent pas modifier leurs tarifs sans homologation administrative. Les hausses excessives ne sont pas à redouter en la matière.

« Entre le chemin de fer et la batellerie, cette concurrence va du reste prendre un caractère bien particulier : mettre en concurrence deux organes dont l'un est libre et ne paye pas l'usage de sa voie, et dont l'autre est obligé de satisfaire à toutes ses charges et de faire tous les transports à des prix uniformes et qu'il ne peut modifier, n'est pas un procédé économique rationnel. »

Ayant la latitude de choisir pour un transport la navigation fluviale ou le chemin de fer, le commerçant donnera la préférence à celle de ces deux voies qui répondra le mieux à ses intérêts : s'il s'agit d'une marchandise fragile devant arriver à destination dans un délai déterminé, il s'adressera au chemin de fer, mais, sauf empêchement résultant du chômage des canaux, il utilisera la voie d'eau pour tous autres transports où la lenteur et une certaine irrégularité peuvent être admises.

La lutte entre la navigation et le chemin de fer est donc illusoire; les Compagnies de chemins de fer paraissent d'ailleurs avoir renoncé à la soutenir, car cette lutte a eu pour conséquence imprévue d'amener les grandes Compagnies de navigation à modifier leur outillage en vue de profiter d'un trafic (marchandises fabriquées d'une certaine valeur, objets de première nécessité, etc.) qui en principe devrait revenir au chemin de fer; ce trafic est pour elle plus rémunérateur que celui des matières pondéreuses, trafic essentiel de la navigation, dont le transport pour les chemins de fer couvre à peine le prix de revient.

353. — Voies navigables étrangères.

Allemagne. — Longueur des voies navigables 13.000 kilm. dont 2400 de rivières canalisées (18 °/₀) et 2400 kilm. également de canaux.

Le trafic est plus particulièrement concentré sur le Rhin, l'Elbe et l'Oder.

L'entretien des voies navigables représente une dépense annuelle de 20 millions à la charge de l'Etat : l'entretien et l'amélioration des voies navigables sont assurés par l'Etat; la circulation y est gratuite sur les fleuves; des péages ont été établis sur les canaux et rivières canalisées.

Autriche. — 2600 kilm. de voies navigables entièrement fluviales dont 1300 (50 °/₀) accessibles à la navigation à vapeur. Le trafic est concentré sur le Danube et l'Elbe.

Le réseau navigable est entretenu et administré par l'Etat qui dépense à cet effet 8 millions par an. Aucun péage n'est perçu.

Hongrie. — 3100 kilm. de voies fluviales sauf un canal de 240 kilm. concédé en 1870 (le canal François) à une Compagnie privée qui perçoit des péages. Le reste du réseau est administré par l'Etat qui dépense environ 7 millions par an. Pas de péage.

Belgique. — 2000 kilm. de voies navigables dont 500 de fleuves (25 °/₀), 550 de fleuves canalisés (27,5 °/₀) et 950 kilm. de canaux (47,5 °/₀).

Sauf quelques rares canaux concédés, les voies navigables sont entretenues par l'Etat qui applique des péages sauf sur l'Escaut maritime et quelques voies secondaires.

2 millions 1/2 ont été en 1907 nécessaires pour l'entretien des voies navigables dont les plus fréquentées sont l'Escaut, la Meuse canalisée, le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et la Sambre.

Hollande. — 5200 kilm. de voies navigables dont 2000 kilm. de fleuves (38 °/₀) et 3200 kilm. de canaux (62 °/₀).

Les fleuves sont entretenus et administrés par l'Etat, les canaux appartiennent : 1/10e à des particuliers, 2/10e à l'Etat, 3/10e aux provinces, 4/10e aux communes.

La navigation est gratuite sur les fleuves : sur les canaux elle est soumise à des péages, sauf sur les canaux d'Etat.

Russie. — Toutes les voies navigables sont construites, améliorées et entretenues par l'Etat qui ne perçoit aucun péage.

Longueur des voies navigables (en 1907) 57.000 kilm. dont 2000 kilm. de voies artificielles.

C'est sur le Volga que le trafic est le plus intense.

VII[e] PARTIE

NAVIGATION MARITIME

A) — Etude technique.
B) — Utilisation commerciale.

SEPTIÈME PARTIE

NAVIGATION MARITIME

A. — ÉTUDE TECHNIQUE

354. — Navigation maritime. — Historique succinct. La navigation maritime remonte aux temps les plus anciens de l'histoire. Pratiquée d'abord par les Phéniciens et les Grecs, elle ne se faisait qu'au moyen d'esquifs d'abord et ensuite de bâtiments un peu plus forts ne dépassant pas 150 tonneaux de la jauge moderne et mus au moyen de rames. La voile ne vint que plusieurs siècles après. La navigation fut limitée à la Méditerranée et au voisinage des côtes ; elle se faisait alors de cap en cap, sans perdre la terre de vue. La découverte de la boussole, l'accroissement des connaissances astronomiques, rendirent les navigateurs plus hardis.

Le voilier à 3 mâts est resté jusqu'à une époque récente le type usuel de la navigation commerciale. Vers 1845 apparurent les grands clippers américains atteignant une jauge de 2 à 4000 tonneaux, avec une puissante voilure et des formes effilées, circonstances qui leur ont permis de réaliser des vitesses, jusqu'ici inconnues, de 9 à 10 nœuds.

Les grands voiliers que l'on construit encore dans quelques pays (en France notamment) sont des clippers perfectionnés par l'emploi du fer et de l'acier dans la construction de la coque et l'emploi des machines à vapeur pour la manœuvre des voiles.

En 1840, pour la première fois, un navire à vapeur franchit l'Océan, de Liverpool à New-York, et progressivement le steamer remplaça le voilier.

355. — Distinction des différents genres de navigation maritime : Bornage, Cabotage (grand et petit). Cabotage international. Navigation au long cours. Suivant les parcours suivis par les navires, la navigation maritime se divise en : bornage, cabotage et long cours.

L'intérêt de ces distinctions réside surtout dans ce fait que les conditions de capacité requises des capitaines varient avec chaque genre de navigation ; les mêmes distinctions ont leur intérêt pour l'établissemen des tableaux statistiques des douanes.

Bornage. — On entend par bornage la navigation de toute embarcation de 25 tonneaux au plus, pouvant aller de son port d'attache à un autre point déterminé qui ne doit pas être distant de plus de 15 lieues marines (83 kilm. 333 m.) avec faculté d'escales. Ces limites comprennent la pêche côtière et le transport des produits locaux d'objets d'approvisionnement, de sable pour le lestage des navires et de matériaux nécessaires aux constructions maritimes.

Tout marin âgé de 24 ans au moins et réunissant 60 mois de navigation dont 12 sur les bâtiments de l'Etat peut commander au bornage (art. 1er du décret du 20 mars 1852).

Cabotage. — On désigne d'une manière générale sous le nom de cabotage la navigation qui se fait d'un port à l'autre le long des côtes ou plutôt sans s'éloigner sensiblement des côtes, par opposition à la navigation à longue distance dite long cours.

En matière de douane comme en matière de droit maritime, on distingue le petit et le grand cabotage :

Petit cabotage s'effectue entre ports français d'une même mer, l'Océan Atlantique, la Manche et la mer du Nord étant considérés comme une même mer (Le Havre-Bordeaux, Nantes-Dunkerque, Marseille-Cette, Nice-Bastia).

Grand cabotage a lieu entre ports français de l'Océan (mer du Nord et Océan) et la Méditerranée : Calais-Marseille.

Les expéditions entre ports français et les ports de l'Algérie appartiennent au grand cabotage (Rouen-Oran, Marseille-Alger. La loi du 2 avril 1889 règle la navigation entre les ports algériens et les ports français, laquelle se trouve assimilée, l'avons-nous dit, à la navigation entre les ports français, c'est-à-dire au cabotage et comme telle, *réservée aux navires français*.

Toutefois la loi du 22 juillet 1909 autorise le gouvernement à suspendre temporairement par décret, en cas de circonstances exceptionnelles, le monopole du pavillon « entre un ou plusieurs ports de France et les ports algériens ou réciproquement, art. 1er ».

Par décret du 29 mai 1915 la suspension du monopole du pavillon entre la France et l'Algérie a été autorisée pendant la durée des hostilités.

D'un autre côté, la loi du 19 mars 1917 a décidé que, pendant la durée de la guerre et en vue de faire face aux besoins de la Défense nationale, les bâtiments étrangers pourront, exceptionnellement et à titre provisoire, être transférés sous pavillon français à la condition d'être à la disposition et sous l'autorité de l'Etat français, de naviguer pour le ravitaillement de la France et de ses alliés et d'avoir à bord un agent de l'Etat français.

Le petit et le grand cabotage sont réservés exclusivement aux navires sous pavillon français (loi du 21 septembre 1793). En outre de cet avan-

tage, les navires qui y sont affectés sont exempts des droits de quai et de la plupart des autres droits perçus par l'Etat, les ports et les Chambres de Commerce à l'occasion des opérations maritimes.

Les navires étrangers peuvent débarquer successivement dans divers ports les marchandises qu'ils ont apportées de l'étranger. Ils peuvent aussi charger successivement dans différents ports les marchandises qu'ils doivent tranporter à l'étranger.

Ces débarquements ou ces embarquements ne constituent pas des opérations de cabotage. Ce qui caractérise le cabotage, c'est le double fait du chargement d'une marchandise dans un premier port français et du déchargement de la même marchandise dans un second port français, par les soins d'un navire battant pavillon français.

Toute marchandise française ou francisée par le payement des droits peut être expédiée par mer d'un port de France à un autre port de France, c'est-à-dire par cabotage, en exemption des droits de douane. Ces marchandises sont accompagnées d'un *passavant* qui en établit la provenance et assure leur réintroduction en France en exemption des droits.

Les bâtiments qui se livrent au cabotage entre ports français peuvent faire des opérations de commerce dans les ports d'escale étrangers, à la condition de ne pas y embarquer de produits similaires aux marchandises françaises qu'ils ont à bord. Toutefois, cette restriction n'est pas applicable aux bâtiments dans lesquels des compartiments distincts sont affectés aux marchandises d'origines différentes.

Le poids total des marchandises de toute nature expédiées par cabotage en 1911 a été (en chiffres ronds) de 3.330.000 tonnes de 1000 kilog. se décomposant comme suit :

	PORTS D'EXPÉDITION		
	Ports de l'Océan (Mer du Nord, Manche et Océan atlantique).	Ports de la Méditerranée.	TOTAUX
Grand cabotage (houille, sucres, fontes, sels, savons, cuivre, plomb, soufre, vins, produits chimiques, etc. . .	190.000	113.000	303.000
Petit cabotage (houille, matériaux de construction, grains et farines, fontes, fers, aciers, bitumes, huiles minérales, vins, sel marin, etc	2.230.000	797.000	3 027 000
TOTAUX. . . .	2.420.000	910.000	3.330.000

Cabotage international. — Ce cabotage, qu'il importe de ne pas confondre avec le cabotage français, désigne la navigation s'exerçant

Voir la suite page 528.

EFFECTIF DE LA MARINE

CLASSEMENT PAR CATÉGORIES DE TONNAGE.	NAVIRES A VOILES		
	NOMBRE de navires.	TONNAGE net.	ÉQUIPAGE
Navires au-dessous de 30 tonneaux	14.130	100 364	48.931
— de 30 à 50	611	23 083	3.842
— de 50 à 60	103	5.661	636
— de 60 à 100	338	27.449	2.692
— de 100 à 200	357	48.233	5.585
— de 200 à 300	140	34.814	2.180
— de 300 à 400	86	28.947	1.186
— de 400 à 500	5	2.130	80
— de 500 à 600	4	2.205	61
— de 600 à 700	3	2.043	47
— de 700 à 800	2	1.553	40
— de 800 à 1.000	—	—	—
— de 1.000 à 1.200	3	3.352	64
— de 1.200 à 1.500	4	5.418	104
— de 1.500 à 2.000	102	192.553	2.756
— de 2.000 et au-dessus	61	146.736	1.984
TOTAUX	15.949	624.521	70.188

CLASSEMENT DES NAVIRES SELON L'EMPLOI

NAVIGATION A LAQUELLE LES NAVIRES ont été principalement affectés	NAVIRES A VOILES			
	NOMBRE de navires.	TONNAGE brut.	TONNAGE net.	ÉQUIPAGE
Petite Pêche	11.986	116.044	101.815	49.459
Grande Pêche	354	69.505	54.209	8.519
Cabotage	1.303	84.336	74 414	4.189
Navigation dans les mers d'Europe et dans la Méditerranée	136	15 637	12.374	760
Long cours	247	413.679	361.996	5.464
Pilotage, remorquage et service des ports	357	4.174	3.395	1.157
Yachts de plaisance	190	3.477	2.620	640
Navires restés sans emploi ou présumés perdus	1.376	14.870	13.698	—
TOTAUX	15.949	721.722	624.521	70.188

MARCHANDE FRANÇAISE AU 31 DÉCEMBRE 1911.

NAVIRES A VAPEUR				NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS			
NOMBRE de navires.	TONNAGE net.	ÉQUIPAGE proprement dit.	MÉCANICIENS et chauffeurs.	NOMBRE de navires	TONNAGE net.	ÉQUIPAGE proprement dit.	MÉCANICIENS et chauffeurs
934	6.824	3.195	1.402	15.064	107 188	52 126	1.402
87	3.440	533	233	698	26 523	4 375	233
44	2.363	277	133	147	8.024	913	133
113	9.163	1.169	352	451	36.612	3.861	352
127	17.440	1.481	476	484	65 673	7.066	476
36	8.682	427	169	176	43.496	2.607	169
12	4.163	144	76	98	33.110	1.330	76
28	12.584	502	274	33	14.744	582	274
25	13.875	309	148	29	16.080	370	148
13	8.282	175	115	16	10 325	222	115
19	14 245	296	166	21	15.778	336	166
56	50 175	910	708	56	50.175	910	708
22	23.526	350	246	25	26 878	414	246
55	74.097	995	665	59	79.515	1.099	665
45	76.827	868	599	147	209.380	3.624	599
164	512.432	5.415	5 230	225	659.168	7 399	5.230
1.780	838.118	17 046	10.992	17.729	1.462.639	87.234	10.992

QU'ILS ONT REÇU PENDANT L'ANNÉE 1911.

NAVIRES A VAPEUR					NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS				
NOMBRE de navires	TONNAGE		ÉQUIPAGE proprement dit.	MÉCANICIENS et chauffeurs.	NOMBRE de navires.	TONNAGE		ÉQUIPAGE proprement dit.	MÉCANICIENS et chauffeurs
	brut.	net.				brut.	net.		
360	43.929	13 669	3.282	780	12.346	159.973	115 484	52.741	780
4	1 233	501	94	11	358	70 738	54.710	8.613	11
178	45.096	21.560	1.073	543	1.481	129 432	95.974	5.262	543
261	454.544	264.229	3 954	2.974	397	470.181	276.603	4.714	2.974
233	874.076	515.236	6.251	5.309	480	1 287 755	877.232	11.715	5.369
533	42 846	12.536	1.917	1.064	890	47 020	15.934	3.074	1.064
104	11.317	3.869	475	251	294	14 794	6 489	1.115	251
107	14 201	6.518	—	—	1.483	29.071	20.216	—	—
1.780	1.487.242	838.118	17.046	10.992	17.729	2.208.964	1.462.639	87.234	10.992

dans les mers d'Europe (y compris la Méditerranée et la mer Noire) jusqu'aux Canaries au sud et l'Islande au nord ; en un mot, sont réputés voyages au cabotage international les voyages qui se font en deçà des limites assignées aux voyages au long cours, s'ils ont lieu entre les ports français (y compris ceux de la Corse et de l'Algérie) et les ports étrangers : Le Havre-Gènes, ainsi qu'entre les ports étrangers : Odessa-Anvers.

Voyages au long cours. — La navigation au long cours est celle qui a lieu au-delà des limites ci-après déterminées par l'art. 377 du Code de Commerce modifié par la loi du 19 avril 1906, art. 15 :

Au Sud . .	le 30e	degré de latitude nord.
Au Nord . .	le 72e	—
A l'Ouest. .	le 15e	degré de longitude du méridien de Paris.
A l'Est . .	le 44e	—

Toutefois l'Islande, y compris ses eaux territoriales, est considérée comme entrant dans les limites du cabotage international : La Rochelle-Rio-de-Janeiro, Anvers-Aden, Marseille-Bombay, Le Havre-New-York, etc.

356. — Marine marchande. — Son effectif. Par marine marchande on ne devrait entendre que l'ensemble des navires qui constituent la flotte commerciale d'un pays ; mais en réalité l'acception de l'expression « marine marchande » est plus étendue : elle désigne généralement non seulement le navire lui-même, mais encore l'usage qui en est fait, c'est-à-dire le transport des marchandises et la navigation proprement dite.

Les yachts et autres navires de plaisance qui ne se livrent pas à des opérations de transports, les navires occupés dans les ports au pilotage et au remorquage, ne font pas partie, en fait, de ce qu'on appelle la marine marchande ; il ne faut pas non plus y faire rentrer les navires et autres bâtiments, grands ou petits, qui se livrent exclusivement à la pêche, soit de la pêche côtière, soit aux grandes pêches lointaines ; ce sont là des industries spéciales : leurs navires ne sont pas exclusivement des instruments de transport. Néanmoins, la statistique du Ministère des Finances (Direction Générale des Douanes) fait rentrer ces divers bâtiments de mer : yachts, navires de plaisance, navires pour le pilotage, le remorquage et la pêche, dans la catégorie des bâtiments de mer faisant partie de notre marine marchande, (voir pages 526 et 527 l'effectif de la marine marchande française au 31 décembre 1911).

— La Marine marchande française comprenait au 31 décembre 1912, 17.670 navires représentant 1.518.518 tonneaux, avec 86.491 hommes d'équipages et 11.570 mécaniciens et chauffeurs.

Par rapport à 1911, l'effectif 1912 est en diminution de 59 navires et en augmentation de 55 879 tonneaux.

Le tableau suivant permet de comparer l'effectif de la marine marchande française pour les dix dernières années :

EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE, DE 1903 A 1912.

Années	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAL	
	Nombre	Tonneaux nets	Nombre	Tonneaux nets	Nombre	Tonneaux nets
1903	14 910	650.209	1.383	585.132	16.293	1.235.341
1904	15.057	653.268	1 457	696.059	16.514	1.349.327
1905	15.284	676.193	1.471	711.027	16.755	1.387.220
1906	15.488	677.055	1.511	723.487	16.999	1.400.542
1907	15 639	662.828	1.554	739.819	17.193	1 402 647
1908	15.768	648 211	1 608	804.284	17.376	1.452.495
1909	15.878	638.265	1.670	806.073	17.548	1.444.338
1910	15.895	636.081	1.726	815 567	17.621	1 451.648
1911	15.949	624.521	1 780	838 118	17.729	1 462.639
1912	15.813	614.024	1 857	904.494	17.670	1.518 518

On peut remarquer que le nombre des navires à voiles a augmenté de 903 en dix ans et que leur tonnage a diminué de 36.185 tonneaux. Les vapeurs ont augmenté de 474 unités et de 319.362 tonneaux.

Les statistiques fournies par le tableau général du commerce et de la navigation pour l'année 1912 établissent que les ports français reçoivent un tonnage plus élevé chaque année, mais l'augmentation du trafic profite principalement aux navires étrangers.

En 1912, les ports français ont reçu, en milliers de tonneaux, 53.995 comprenant 14.258 français et 39.737 étrangers.

La proportion pour cent du tonnage d'entrée a été de 24,20 pour les navires français et 75,80 pour les navires étrangers ; à la sortie, la proportion du tonnage français a été de 29,31 % et celle du tonnage étranger de 70,69 %.

Il a été payé pour fret, à l'importation et à l'exportation, en 1912, une somme totale de 500 649.000 francs. La part revenant aux navires français sur cette somme n'a été que de 171.469.000 francs. Encore faut-il remarquer qu'elle comprend le cabotage qui est réservé au pavillon national.

Une fois de plus, le rapprochement des chiffres vient démontrer la nécessité de rechercher un régime efficace de protection et de développement du pavillon français.

(Renseignements statistiques extraits du Journal des Transports de juillet 1914).

La statistique du Bureau Veritas (Voir VII, note 393, ce qu'on entend par Bureau Veritas) donne l'effectif de la flotte commerciale du monde

au 31 décembre 1913 par voiliers de plus de 50 tonneaux nets et par vapeurs de plus de 100 tonneaux :

Angleterre .	Voiliers	4.945	Vapeurs	6.594	Total	11.539	29.55 %
Etats-Unis .	—	2.993	—	1.103	—	4.096	10 50
Russie. . .	—	3.412	—	622	—	4 034	10.35
Allemagne .	—	1.041	—	1.510	—	2.551	6.55
Norwège . .	—	861	—	1.266	—	2.127	5.45
Japon . . .	—	1.308	—	803	—	2 111	5.40
Suède . . .	—	1.117	—	940	—	2.057	5.25
France . . .	—	877	—	692	—	1.569	4.00
Italie . . .	—	934	—	537	—	1.471	3.75
Grèce . . .	—	808	—	342	—	1.150	2.95
Danemark. .	—	615	—	470	—	1.085	2.80
Hollande . .	—	419	—	451	—	870	2.20
Espagne . .	—	249	—	438	—	687	1.75
Autriche . .	—	127	—	345	—	472	1.20
Belgique . .	—	16	—	132	—	148	0 40
Divers . . .	—	2.202	—	890	—	3.092	7.90
TOTAUX .		21.924		17.135		39.059	100 %

Ci-dessous comparaison de la flotte commerciale du monde de 1875 à 1914 (voiliers de plus de 50 tonneaux et vapeurs de plus de 100 tonneaux) :

	Voiliers		Vapeurs		
1875 .	56.289	(14.524.000 t)	+ 5.365	(3.424.000 t)	= 61.654 (17.948.000 t)
1890 .	33.879	(10.540 000 t)	+ 9.638	(8.287.000 t)	= 43.517 (18.827 000 t)
1899 .	27.867	(8.348.000 t)	+ 11.546	(12.165.000 t)	= 39.413 (20.513.000 t)
1909 .	24.801	(6.752.000 t)	+ 15.380	(21.008.000 t)	= 40.181 (27.760.000 t)
1913 .	21.924	(5.716.000 t)	+ 17.135	(24.135.000 t)	= 39.059 (29.851.000 t)

Entre 1875 et 1913 on constate une diminution de 34.365 voiliers jaugeant 8.894.000 tonneaux en même temps qu'une augmentation de 11.770 vapeurs jaugeant 20.711.000 tonneaux. Ces chiffres mettent en lumière la tendance actuelle de l'industrie des transports maritimes qui vise à la réduction du nombre des bateaux et à l'accroissement de leur tonnage.

A la veille des hostilités le tonnage-vapeur des différents pays était le suivant (renseignements fournis à la Chambre des Députés par M. André Hesse à la séance du 23 novembre 1916) :

Angleterre	19 980 000 tonnes	64 %	
Allemagne	5 074.000 —	16,2 %	
Etats-Unis	2.380.000 —	7,6 %	31.309 000 t
Norvège	1.914 000 —	6,1 %	
France	1 861 000 —	5,9 %	

Le décret du 22 décembre 1917 a placé sous les ordres directs de l'Etat tous les navires de la flotte marchande française; l'emploi de tous les navires français et même ceux des alliés ou neutres à la disposition de

la France, est par suite centralisé et réglé par le sous-secrétaire d'Etat des transports maritimes et de la marine marchande.

L'arrêté du 30 avril 1918 du Commissaire des transports maritimes et de la marine marchande a institué un comité exécutif des transports maritimes appelé à connaître des programmes périodiques dressés par le Comité exécutif des importations et des décisions arrêtées à chaque séance de ce Comité.

Ce Comité a pour mission d'affecter aux diverses lignes de navigation les navires au service de la France et d'arrêter la composition des chargements, de manière à utiliser dans les meilleures conditions possibles la portée en lourd et la capacité cubique de ces navires. Ces affectations et compositions de chargement étant effectuées conformément aux programmes et décisions du Comité exécutif des importations.

Le Comité exécutif est appelé en outre à donner son avis technique sur les diverses questions relatives aux transports maritimes qui pourraient lui être soumises par le Commissaire aux transports maritimes et à la Marine marchande.

357. — *Droit maritime*. Le droit maritime, pris dans son sens le plus large, représente l'ensemble des lois et coutumes relatives à la mer, à la navigation, au commerce et aux professions maritimes. On peut y distinguer plusieurs branches qui sont : le *droit maritime international* réglant les rapports d'Etat à Etat et déterminant par exemple les principes applicables au blocus, aux prises ou aux devoirs des neutres en cas de guerre ; le *droit maritime public ou administratif* réglant les rapports des individus envers l'Etat et établissant les obligations qui incombent à chacun dans l'intérêt public, par exemple : les règles de police de la navigation, le contrôle des gens de mer, ou les mesures fiscales ; le *droit maritime privé ou commercial* réglant les rapports des individus entre eux et les contrats qu'ils passent, par exemple : les affrètements et les assurances.

Dans les temps modernes, le document le plus important sur le droit maritime date de Louis XIV et est renfermé dans l'Ordonnance sur la marine du 1er août 1681 dont l'initiative revient à Colbert ; cette ordonnance est encore en vigueur aujourd'hui sur certains points.

Les affaires se rapportant au commerce de mer et à la marine marchande, jadis groupées sous le contrôle à peu près unique du seul Département de la Marine, se trouvent aujourd'hui ressortir pour partie à presque tous les Ministères, notamment à ceux de la Marine, du Commerce, des Travaux Publics, des Finances ; aussi le droit maritime est une des branches les plus complexes du droit français ; il fait l'objet du Livre II du Code de Commerce.

358. — *Navires. — De la propriété, de la personnalité et du port d'attache des navires.* Dans un sens général, le mot *navires* comprend tous les bâtiments destinés à tenir la mer. Dans un sens plus spécial il désigne les bâtiments destinés au commerce par opposition aux navires de l'Etat qu'on appelle *vaisseaux*.

Les navires reçoivent ensuite, dans l'usage, différents noms suivant leur grandeur et leur capacité. Ainsi, il y a des trois mâts, des bricks, des chasse-marée, des lougres, des steamers, des cargo-boats, etc...

Tous ces bâtiments de mer sont opposés aux bâtiments de rivière qu'on appelle spécialement *bateaux*.

Le navire avec ses accessoires (voiles, câbles, ancres, chaloupes, canots, etc...) est désigné en droit maritime par le nom de *corps* par opposition au mot *facultés* qui s'entend des marchandises et des objets du chargement (autrement dit de la cargaison).

Les navires ne sont pas susceptibles, propriétairement, d'une division matérielle, mais bien d'une division légale et purement morale en *quirats ou quotes-parts* individuelles ; cette co-propriété constitue, non une Société, mais une communauté d'intérêts qui se détermine par le nombre des parts entre les *quirataires*. La loi de 1845 permet aux étrangers d'avoir un droit de propriété dans les navires français, pourvu que la 1/2 au moins appartienne à des Français.

Un navire a son état civil, comme une personne ; il a une nationalité propre, un nom particulier et même un domicile qui est celui de son port d'attache ou d'immatriculation. L'acte qui sert à prouver la nationalité française d'un navire est l'acte de francisation (voir VII, note 361) qui se trouve toujours à bord du navire. Le dossier créé au moment de la francisation reste au port d'attache entre les mains de la douane.

Tandis qu'un navire ne peut, à moins de circonstances exceptionnelles, changer de nom, il peut changer de port d'attache au gré de son propriétaire. Sur la demande de l'intéressé, le dossier du navire est transmis au Receveur des douanes du nouveau port d'attache ; ce changement n'entraîne pas le renouvellement du brevet de francisation, mention en est simplement faite au verso de cet acte.

359. — Avitaillement des navires. — Mobilier des navires. Par objets d'avitaillement on entend les vivres et provisions destinés soit à être consommés par l'équipage et les passagers, soit à être utilisés pour le service du bord. Ce sont notamment : le biscuit, la farine, les boissons, le sucre, le café, les salaisons, etc... ; les fourrages quand il a été embarqué des chevaux ou des bestiaux ; le goudron, les étoupes ; le charbon de bois et la houille, les pétroles et résidus de pétrole utilisés sur les navires de la marine militaire et de la marine marchande.

Le mobilier des navires comprend (indépendamment des meubles proprement dits, lorsqu'ils ont quelque importance) les articles d'armement et de gréement, tels que canots, chaloupes, etc... les machines à vapeur, les ancres ; les chaînes et câbles en fer, les cordages de chanvre en pièces et les voiles de rechange ; les machines et mécaniques pour la manœuvre ; le lest en fonte et en ferraille, etc.

360. — Description sommaire des navires : à voiles-à-vapeur. — Nomenclature des parties essentielles d'un na-

vire de commerce. — Termes en usage dans le langage maritime. Il existe quatre types principaux de bâtiments de mer :

Le Voilier. — La navigation à voile n'a pas complètement disparu même pour les longs trajets ; bien au contraire, il a été établi pour le transport des marchandises lourdes et encombrantes des navires à 4 mâts et même plus qui répondent parfaitement aux exigences de certains trafics.

Les voiliers servent exclusivement au transport des marchandises. Nous ne parlons pas des bâtiments pour la pêche (grande ou petite) qui ne se fait habituellement qu'avec des voiliers, rarement avec des chalutiers (bâtiments à vapeur remorquant les chaluts : filets spéciaux pour la petite pêche).

Le Cargo-Boat. — Les cargo-boats sont des bâtiments à vapeur qui, comme les voiliers, sont spécialement destinés au transport des marchandises.

Le Paquebot. — Les paquebots ou navires de commerce à vapeur font le service des marchandises concurremment avec les voiliers ; mais alors que ces derniers ne sont affectés qu'au transport des marchandises, les premiers le sont plus spécialement pour celui des voyageurs qui constituent leur principal trafic, celui des marchandises n'étant qu'un accessoire. Les paquebots sont à 2, 3 ou 4 cheminées et ont 2 ou 3 mâts qui supportent des haubans et une ou plusieurs hunes (nous verrons plus loin ce qu'on entend par mâts, haubans, hunes, etc...).

Le Steamer. — Les steamers sont des paquebots à vapeur à marche rapide, spécialement aménagés pour le transport des voyageurs.

Avant de dire quelques mots de la construction des navires à voiles et à vapeur, il est nécessaire de donner l'explication de certains organes entrant dans cette construction et de quelques expressions usitées dans le langage maritime.

Bâbord. — La gauche du navire par rapport à un observateur placé à l'arrière et tourné vers l'avant.

Tribord. — La droite du navire par rapport à un observateur placé à l'arrière et tourné vers l'avant.

Depuis le 24 juillet 1884, les commandements « à droite », à « gauche » sont réglementaires à tous les navires de guerre aux lieu et place de « bâbord » et « tribord » dont la même désinence était susceptible de créer la confusion.

Un décret de février 1915 du Ministre de la Marine rendit la mesure applicable aux navires de commerce où, par conséquent, l'emploi des commandements « bâbord » et « tribord » est dorénavant interdit.

Proue. — L'avant du bâtiment.

Poupe. — L'arrière du bâtiment.

Carène ou œuvre vive. — Portion du navire située au-dessous de la ligne de flottaison par opposition à la partie émergente appelée *accastillage ou œuvre morte.*

Quille. — Forte et longue pièce ou réunion de pièces ajustées, sur laquelle on fixe les varangues, l'étrave et l'étambot et qui sert de base à la construction du navire. La quille, qui est quelquefois en fer, va de la poupe à la proue, c'est sur elle que s'appuie toute la charpente ; elle est comme l'épine dorsale du navire, car l'ossature d'un navire est très assimilable au squelette d'un animal couché sur le dos : une pièce centrale et longitudinale (la quille) figure la colonne vertébrale, à cette pièce viennent s'assembler des côtes ou membrures appelées couples.

Coque. — La coque comprend la membrure et ses recouvrements, c'est la partie la plus lourde du navire. Elle doit être rigide et légère ; elle peut être construite en bois, en tôle de fer ou d'acier.

Gouvernail. — Le gouvernail est une pièce plate qui se place ordinairement sur le prolongement arrière du plan longitudinal du navire et qui est établie de manière que les deux faces latérales de cette pièce puissent être obliquées d'un côté ou de l'autre de ce plan longitudinal. Si, lorsqu'on donne cette obliquité, le navire est en marche, le gouvernail frappe le fluide par une de ses faces et force le navire à tourner autour de son axe vertical. Soit que le gouvernail frappe le fluide, soit qu'il en soit frappé, il fait tourner ou évoluer le navire ; il peut donc servir à le diriger, aussi en est-il la pièce la plus essentielle.

Le gouvernail d'un navire se compose de trois pièces principales : la mèche, le coin et le safran.

La mèche a toute la longueur du gouvernail ; lors de la mise en place, elle est la partie la plus rapprochée de l'étambot et elle pénètre à bord par son extrémité supérieure à l'effet de recevoir le levier nommé barre qui doit imprimer les mouvements de rotation voulus ; le coin et le safran forment la partie extérieure du gouvernail lequel est souvent doublé de feuilles de cuivre.

Maître-bau. — Celui qui correspond à la plus grande largeur du navire.

Cale. — Partie inférieure d'un navire depuis la carlingue jusqu'au premier pont.

Carlingue. — Pièce longitudinale reposant sur les varangues et qui sert à les lier avec la quille.

Couples. — Ce sont les pièces doubles en forme d'arc qui constituent les côtes ou membrures du navire.

Etambot. — Forte pièce de bois implantée dans la quille qu'elle continue obliquement à l'arrière et dans laquelle les ferrures du gouvernail sont fixées ; l'étambot limite la carène.

Etrave ou taille-mer. — Réunion de fortes pièces de bois continuant la quille et formant l'avant du navire.

Membrure. — L'ensemble des grosses pièces qui forment la charpente d'un navire.

Baux ou Barrots. — Fortes pièces de bois ou de fer établies par files longitudinales en travers des couples et qui forment les ponts.

Vaigrage. — Vaigres. — Les vaigres sont les planches qui servent au revêtement intérieur des membrures composant la carcasse du navire. L'ensemble des vaigres constitue le vaigrage. Dans les bâtiments en fer, le vaigrage est habituellement à claire-voie et il présente plus de vide que de plein. Il peut être en bois ou en fer.

Varangues. — Pièces de charpente courbes, qui, par leur milieu, se fixent sur la quille et servent de base aux allonges dont se composent les couples. L'allonge est le nom donné à toute pièce qui est le prolongement d'une autre. Les varangues forment la partie principale de la charpente du fond des navires.

Haubans. — Nom générique des cordages — avec ou sans âme métallique — servant à étayer les mâts des navires, dont ils prennent le nom (haubans de misaine, haubans de hune, etc.).

Hune. — Plate-forme en saillie, de dimensions variables, avec le fardeau de la mâture : elle a en général la forme d'un demi-cercle dont la partie rectiligne est tournée vers l'arrière ; elle sert à écarter les haubans de hune, à déposer du matériel ; elle sert aussi de lieu de repos. Les hunes prennent le nom des mâts sur lesquels elles sont disposées.

Vergue. — Longue pièce de bois placée horizontalement sur un mât et destinée à soutenir la voile ou les cordages des haubans.

VOILIERS

Les voiliers ont de **1** à **4** mâts verticaux et un mât incliné (le beaupré). La mâture la plus régulièrement adoptée, dite mâture type, comprend trois mâts verticaux : *grand mât*, *mât de misaine* et *mât d'artimon*. Les trois mâts verticaux en forme de tronc de cône allongé reposent sur la quille même.

Nous avons dit que les navires à voiles ont de **1** à **4** mâts ; on les appelle donc navires à **1** mât, à **2** mâts, etc... Ces quatre genres se subdivisent ensuite en espèces que la nature des mâts eux-mêmes, faits en un seul, en deux ou en trois morceaux superposés, peut servir à différencier.

Premier genre : Bateaux à un seul mât vertical.

Espèce unique : Le **cotre** ; le mât est fait de deux morceaux superposés.

Deuxième genre : Bateaux à deux mâts verticaux.

Dans ces bateaux, le premier mât, à partir de l'avant, est le mât de *misaine*, celui de l'arrière le *grand mât*.

Première espèce : La **goëlette**, dont les 2 mâts sont faits de deux morceaux, comme le mât unique du cotre.

Deuxième espèce : Le **brick**. Ses mâts sont tous deux en trois morceaux.

Troisième espèce : Le **brick-goëlette** est comme son nom l'indique, un compromis entre les deux bâtiments précédents. Son mât de misaine, en trois morceaux provient du brick ; son grand mât, en deux morceaux, de la goëlette.

Troisième genre : Bateaux à trois mâts verticaux :

Première espèce : Le **trois-mâts-goëlette** est déterminé par la succession de trois mâts portant respectivement, en allant de l'avant à l'arrière, les noms de mât de *misaine*, *grand mât* et mât d'*artimon*.

Quel que soit le genre d'un navire, la partie inférieure, dans les mâts en deux pièces, est le bas mât, la partie supérieure, le mât de flèche. Dans les mâts en trois pièces, on trouve successivement, en allant de bas en haut, le bas mât, le mât de hune et le mât de perroquet.

Les voiles, tout en présentant, dans leur ensemble, la même diversité que la mâture, peuvent cependant se ramener à trois types principaux :

La voile latine ou triangulaire ;

La voile aurique, de coupe irrégulière, et limitée par des côtés inégaux ;

La voile carrée, affectant une forte trapézoïdale.

Explication de quelques termes se rapportant aux navires a voiles.

Mât de beaupré. — Celui des mâts d'un bâtiment à voiles qui sort de son avant et s'incline sur l'horizon.

Mât de misaine. — (de l'italien mezzana : moyenne). Mât d'avant d'un voilier entre le beaupré et le grand mât.

Mât d'artimon. — Mât de l'arrière ; le plus petit mât d'un voilier.

Foc. — Mot d'origine scandinave : voile triangulaire qui se place à l'avant du bâtiment.

Mât de hune. — Mât placé immédiatement au-dessus du mât de misaine dont il est séparé par une hune.

Mât de perroquet. — Mât, voile, vergue, qui se grée au-dessus du mât de hune.

Mât de cacatois. — Petit mât au-dessus du mât de perroquet. Petite voile carrée s'établissant sur ce mât.

Voiles. — Les voiles (pour les grands voiliers elles sont mues à la vapeur) qui se trouvent après le mât de misaine, le grand mât et le mât d'artimon, portent les noms de :

Mât de misaine. — Petit cacatois (voile supérieure), petit perroquet, petit volant, petit hunier, misaine.

Grand mât. — Grand cacatois, grand perroquet, grand volant, grand hunier, grand'voile.

Mât d'artimon. — Cacatois de perruche (à l'extrémité), perruche, volant d'artimon ; perroquet de fougue.

Brigantine. — Voile trapézoïdale enverguée (attachée) sur la corne d'artimon.

Corne d'artimon. — Vergue s'appuyant sur celle d'artimon formant avec le mât un angle de 135° environ.

NAVIRES A VAPEUR

Les navires à vapeur offrent moins de variétés que les voiliers. Tout au plus pourrait-on les diviser en deux genres, selon la nature de leur propulseur : les navires à roues et les bâtiments à hélice.

Les roues à aube ne sont, à la vérité, que des rames mues mécaniquement. Leurs palettes frappant l'eau plus ou moins normalement, suivant le système, y rencontrent une certaine résistance et communiquent au navire une force de propulsion égale à cette résistance, mais ce système présente tant d'inconvénients qu'il est rejeté la plupart du temps. En effet, les roues placées à la ligne de flottaison, battent par conséquent à vide, aussitôt que le navire penche sous l'influence du roulis, elles offrent, par leurs dimensions considérables, une grande prise au vent et sont exposées enfin aux chocs destructeurs des lames, elles sont impossibles à la mer, et doivent être réservées à la navigation fluviale, à laquelle elles conviennent parfaitement.

L'hélice n'a aucun de ces défauts ; située à une profondeur suffisante pour n'en jamais émerger, elle évolue dans une eau tranquille, relativement aux agitations de la surface, tout en laissant au navire ses lignes naturelles.

C'est donc l'hélice qui est universellement adoptée pour tous les navires s'écartant quelque peu des côtes.

Construction des Navires.

La construction d'un navire se divise en deux phases ; dans la première, on termine sur la terre ferme toutes les parties du bâtiment situées au-dessous de la ligne de flottaison. C'est la carène proprement dite ou les œuvres vives par opposition aux œuvres mortes qui ne seront jamais immergées. Ces dernières, en grande partie tout au moins, pourront être facilement achevées après le lancement.

Le constructeur commence par faire exécuter en planches légères, mais à la grandeur véritable, chacune des pièces qui doivent concourir à la construction du navire. Ce sont les gabarits dont les ouvriers devront

scrupuleusement copier les formes, en confectionnant les pièces définitives dont nous allons rapidement examiner les principaux procédés d'assemblage.

Pour un navire en bois, les assemblages sont obtenus à l'aide de chevilles de cuivre. Pour un navire en fer, la rivure à chaud et à froid remplace les chevilles. A cette différence près, ce que nous allons dire s'applique indifféremment à l'un ou à l'autre.

Sur un chantier appelé cale, proche de la mer, et notablement incliné vers elle, on place d'abord une forte et longue pièce de bois ou de fer : c'est la quille, base du futur bâtiment.

Avant d'être déposée sur la cale, la quille a été recouverte sur sa face inférieure d'une autre pièce plus mince, la fausse quille, qui la protégera contre la putréfaction. Sur sa face supérieure, on fixe ensuite la contre-quille, puis, sur le système formé par la quille et la contre-quille, viennent reposer les couples, dont les pieds sont maintenus par une énorme pièce, la carlingue, qui les serre contre la quille, avec laquelle elle est inébranlablement unie.

Les couples sont les arcs de charpente qui donnent au bâtiment sa forme définitive. Pendant la première partie de la construction, ils sont soutenus extérieurement par un échafaudage approprié ; mais bientôt cet échafaudage va devenir inutile.

On a, en effet, placé l'étrave ou taille-mer, qui affecte généralement une forme différente, suivant que le navire est à voiles ou à vapeur. Dans les voiliers, l'étrave placée obliquement à la quille, s'élance au-dessus de l'eau afin de mieux la repousser, quand le navire retombe dans le creux des lames. Elle est, en ce cas, surmontée d'un système de charpente, la **guibre**, qui prolonge cette obliquité, cette quête de l'étrave, comme disent les marins, et dont une statue orne parfois l'extrémité.

Dans les navires à vapeur, d'une taille suffisante d'ordinaire pour braver le choc des lames par leur seule hauteur au-dessus de la mer, cette précaution est souvent jugée superflue. L'étrave est alors fixée perpendiculairement à la quille.

On place ensuite l'étambot, qui joue à l'arrière le rôle de l'étrave à l'avant, et qui se termine par un autre système de charpente, l'**arcasse**, dominant la surface de l'eau, comme la guibre à l'autre extrémité.

Au moyen des baux ou barrots, on peut désormais réunir deux à deux les couples qui se font vis-à-vis, et dont l'écartement sera ainsi maintenu d'une manière définitive. On arc-boute généralement deux rangs de ces barrots dans le sens de la hauteur, le rang supérieur étant destiné à supporter le pont ; le rang inférieur devant demeurer à l'état de barres sèches.

Les baux placés, la membrure du bâtiment est terminée et les échafaudages peuvent être supprimés.

On pose alors le **bordage**, constitué par des planches épaisses ou par des lames de tôle, suivant le cas. Le bordage est solidement fixé sur les couples, l'étrave et l'étambot, et, entre chacun des madriers qui le

composent les calfats forcent de l'étoupe à grands coups de maillet, afin d'assurer l'étanchéité de la carène.

La partie du bordage qui s'élève au-dessus du pont forme le **bastingage**, et finalement un madrier arrondi, le **plat-bord**, réunit entre elles les extrémités supérieures de tous les couples.

Si le navire est en bois, on recouvre toutes ses œuvres vives avec une feuille de cuivre. Ce doublage s'oppose à l'adhérence d'innombrables animalcules qui, dans les mers chaudes, se fixeraient sans cela à la carène.

Le vaigrage recouvrira intérieurement les couples comme le bordage extérieurement. On dressera les mâts, ou on montera les machines ; on procédera à l'**accastillage**, c'est-à-dire à l'ensemble de l'ameublement et de la décoration, et, enfin, on munira le navire de tous ses **agrès**, nom générique dans lequel sont compris les cordages, voiles, ancres, chaines, instruments, outils, et généralement les objets quelconques exigés par la navigation.

Aménagement des paquebots.

Dans les paquebots affectés au transport des voyageurs et des marchandises, celles-ci se mettent toujours à fond de cale, ordinairement à l'avant du bâtiment.

Il y a autant de chaufferie (machines à vapeur) qu'il y a de cheminée ; à proximité de chaque chaufferie se trouve la soute au charbon. Dans un paquebot à quatre cheminées, il y a donc la chaufferie arrière, la chaufferie milieu-arrière, la chaufferie milieu-avant et la chaufferie avant ; les turbines font suite à la chaufferie arrière.

Les steamers, spécialement aménagés pour le transport des voyageurs, comprennent, avec plus de luxe que les paquebots mixtes : une cale pour les bagages, une autre pour les vivres de bord : animaux vivants, animaux frigorifiés, boissons, etc... : des salons de conversation, des salles de jeux, des appartements de grand luxe, etc.....

Le steamer la *France* un des plus beaux de la Compagnie Générale Transatlantique (1), mesure 220 mètres de longueur, 23 mètres de largeur (au maître-bau), 21m,50 de profondeur, il déplace 28.000 tonnes, a un tonnage de 22.500 tonneaux et a une puissance de 40.000 chevaux ; le nombre total des personnes pouvant être embarquées se chiffre à 2558 :

535	passagers de	1re classe
442	—	de 2e —
950	—	de 3e —

631 personnes pour les services du bord et des passagers. Son appareil évaporatoire se compose de 11 chaudières à 8 foyers chacune, de 8 chau-

(1) Au 31 décembre 1913 la flotte de la Compagnie Générale Transatlantique se composait de 84 navires jaugeant ensemble 368.345 tonneaux, développant une puissance de 381.760 HP et déplaçant 557.148 tonnes. Les parcours ont atteint 3.265.369 milles marins.

dières à 4 foyers, soit en tout 120 foyers donnant une surface de grille de 222 mètres carrés.

Ce paquebot est actionné par 4 hélices ; la consommation de charbon pour une traversée de 140 heures est de 4000 tonnes environ, la consommation d'eau douce atteint 800 tonnes.

L'appareil moteur proprement dit se compose de 4 turbines placées chacune sur une ligne d'arbres : une turbine de haute pression, une de moyenne et deux de basse pression. Il y a, en outre, pour la marche en arrière, deux turbines de haute pression et deux de basse pression. Les turbines comportent 618.300 ailettes de cuivre, dont 290.700 fixes et 327.600 mobiles. Ces ailettes placées bout à bout représenteraient un ruban de 109 kilomètres. Ce chiffre fournit une idée du travail d'ajustage considérable qu'a nécessité la construction d'un appareil de cette puissance.

361. — Francisation des navires. Le navire a, comme les individus avons-nous vu, une nationalité, et il ne peut prendre la mer qu'en portant le signe extérieur de sa nationalité, c'est-à-dire le pavillon d'une puissance reconnue comme telle. Le droit de porter ce pavillon résulte d'un titre émanant de la puissance publique ; en France, ce titre est désigné sous le nom d'*acte de francisation.*

Pour acquérir ou conserver la francisation, un navire doit appartenir par moitié au moins à des Français résidant en France ou dans les colonies ou possessions françaises.

La francisation n'est accordée qu'aux bâtiments à l'égard desquels on peut justifier de l'une des origines suivantes :

1° Construction en France ou dans les colonies françaises ;

2° Prise sur l'ennemi ;

3° Confiscation pour contravention aux lois françaises ;

4° Achat d'un bâtiment étranger jeté sur les côtes de France ou des colonies françaises et tellement endommagé que le propriétaire ou l'assureur étrangers ont préféré le vendre, à condition qu'il ait subi ultérieurement des radoubs ou réparations dont le montant sera du quadruple du prix de vente du bâtiment ;

5° Importation de l'étranger, avec payement du droit de douane.

Le propriétaire d'un navire qui veut en obtenir la francisation en provoque d'abord la jauge par les agents du service des douanes, puis il prête serment devant le Juge de Paix, le Tribunal de Commerce ou le Tribunal de première instance, afin d'affirmer que le bâtiment dont il donne le nom, le port d'attache, l'espèce, le tonnage, d'après le certificat de jauge, a été construit à..... le....., ou bien pris ou confisqué ; qu'il est le seul propriétaire du bâtiment ou conjointement avec..... et qu'aucune autre personne n'y a droit, titre, intérêt, portion ou propriété ; qu'il est sujet français lui seul ou ses associés, etc...

Un acte authentique constatant la prestation de serment est remis au bureau des douanes où s'accomplissent les formalités de la francisation.

Après l'accomplissement de ces formalités (jaugeage et prestation de serment) le Receveur des douanes du bureau auquel le bâtiment doit être attaché, établit un projet d'acte de francisation au vu duquel l'Administration Centrale établit l'acte de francisation qui est délivré et signé par le Ministre des Finances.

Un navire en mer doit toujours avoir à son bord son acte de francisation ; à son arrivée dans un port français il le dépose au bureau des douanes où ce titre est conservé jusqu'à son départ.

362. — Vente des navires. Le navire est un meuble d'une nature spéciale dont la vente est soumise à des formes spéciales et déterminées.

Toute mutation de propriété totale ou partielle d'un navire donne lieu à une annotation au verso de l'acte de francisation ; il est procédé à cette annotation par les soins du receveur des douanes qui en est requis ; elle a lieu sans frais.

Il y a lieu d'envisager la vente d'un navire français à un citoyen français, avec celle d'un navire français à un étranger et enfin d'un navire étranger à un Français.

Dans le premier cas, le navire conserve sa nationalité, son brevet est annoté au verso et l'ancien propriétaire reste sous le coup de ses engagements jusqu'à ce qu'il les ai fait remplacer par ceux de l'acquéreur.

Dans le second cas, le navire perd sa nationalité s'il cesse bien entendu d'appartenir par moitié à des Français ; la vente à un étranger pourrait, en effet, n'être que partielle.

En ce qui concerne la vente d'un navire étranger à un Français, deux cas peuvent se présenter :

a) La vente a lieu pendant le séjour du navire en France ; on procède alors aux opérations de la francisation dans les conditions habituelles et l'acheteur paye à la douane les droits de douane dus ;

b) La vente a lieu à l'étranger. Par l'effet du changement de propriétaire, le navire n'a plus le droit d'arborer son ancien pavillon et à défaut d'un acte de francisation il pourrait en règle stricte se voir refuser le droit de naviguer sous pavillon français. Pour parer à cette difficulté, le Consul de France délivre à l'acheteur français un certificat l'autorisant à porter provisoirement le pavillon national. A l'arrivée en France, le Receveur des douanes échange — les droits de douane une fois payés — ce certificat contre un acte de francisation.

La loi du 11 novembre 1915 a interdit pendant la durée de la guerre et jusqu'à l'expiration d'un délai de 6 mois suivant la fin des hostilités, la vente volontaire d'un navire de mer français à un étranger, soit en France, soit à l'étranger, sauf exceptions autorisées par le Ministre de la Marine.

363. — Jaugeage des navires. — Tonneau de jauge. — Tonneau d'affrètement. — Port en lourd. — Jauge brute

totale. — Jauge brute. — Jauge nette. On appelle **jaugeage** une opération par laquelle on détermine la capacité de contenance d'un navire.

Le **tonneau de jauge** est le volume principal exprimé en mètres cubes de l'espace compris entre le pont de tonnage (pont supérieur pour les navires à deux ponts, le second pont à partir de la cale pour les navires ayant plus de deux ponts) et le fond de la cale. L'unité de mesure est la **tonne Moorson** (méthode anglaise adoptée par la plupart des grandes puissances) qui égale 100 pieds cubes anglais ou 2 mètres cubes, 8315.

La capacité d'un navire ou tonnage de jauge se mesure donc, non d'après le poids des marchandises qu'il peut porter, mais d'après le volume des espaces qui peuvent être utilisées pour loger les voyageurs ou les marchandises; en un mot, le tonnage du navire est l'expression de la quantité de marchandises ou de fret qu'il peut transporter.

C'est en Espagne, lit-on dans la statistique de la navigation éditée par le Ministère des Finances, que l'idée de fixation d'une unité de jauge paraît avoir pris naissance ; les ordonnances générales de 1607 et de 1613 précisaient non seulement la valeur de l'unité de jauge (*tonelade de ocho codos de ribera*), mais donnaient en outre une réglementation du mesurage.

En France, c'est dans l'Ordonnance de marine de 1681, œuvre de Colbert, qu'il est question pour la première fois du jaugeage des navires. Cet acte disposait (article 5, titre X, livre II) que, « pour connaître la capacité d'un navire et en régler la jauge, le fond de cale, qui est le lieu de la charge, serait mesuré à raison de 42 pieds cubes par tonneau de mer ». En l'absence d'indications plus précises, la détermination du volume laissait une certaine marge à l'arbitraire. Pour régler la question, une loi du 12 nivôse an II spécifia comment il fallait procéder au mesurage des principales dimensions. Leur produit, divisé par 94 pieds cubes ($3^{m3}22$), représentait le tonnage imposable. Une ordonnance du 18 novembre 1837 éleva le diviseur 94 à 110, soit en mesures métriques $3^{m3}80$.

Cette ordonnance, complétée par celle du 18 août 1839 spéciale aux navires à vapeur, est restée en vigueur jusqu'au 1er juin 1873. A partir de cette date a été mis en application le décret du 24 décembre 1872 prescrivant l'emploi du procédé de jaugeage appliqué en Angleterre depuis 1855, et connu sous le nom de *Méthode Moorson*.

Le principe général de cette méthode est le suivant :

La longueur, la largeur et la profondeur du navire sont mesurées sur plusieurs points afin de déterminer le volume avec toute l'exactitude désirable. Le mesurage comprend, outre la coque, les constructions permanentes ou fermées situées au-dessus du pont supérieur, à l'exception des claires-voies-dômes, capots, cuisines, bouteilles, appareils auxiliaires et appareil moteur. La capacité cubique ainsi obtenue est divisée par le volume assigné au tonneau de jauge, soit $2^{m3}83$, correspondant à 100 pieds cubes anglais. Le quotient représente le tonnage brut. Pour établir le tonnage net, on déduit du tonnage brut les espaces indispensables pour le logement de l'équipage et la manœuvre du navire.

La méthode Moorson a été adoptée non seulement par l'Angleterre et par la France, mais aussi par les Etats-Unis (1865), le Danemark, l'Autriche-Hongrie (1871), l'Allemagne, l'Italie (1873), le Chili (1875), l'Espagne, la Nor-

vège, la Suède (1876), la République Argentine (1877), la Russie (1879), la Finlande (1883), la Belgique, le Japon (1884), les Pays-Bas (1887), le Portugal (1888), la Grèce (1889), le Honduras, le Mexique et la République Dominicaine.

Toutefois les détails d'application sont loin d'être les mêmes dans ces différents pays, en ce qui concerne les déductions accordées pour la détermination du tonnage net.

En France, les règles à suivre pour le calcul de la nouvelle jauge ont fait l'objet du décret du 24 mai 1873, modifié dans quelques-unes de ses dispositions par les décrets subséquents des 21 juillet 1887, 7 mars 1889 et 22 juin 1904.

Il résulte des termes combinés de ces décrets que l'on doit déterminer trois sortes de volumes qui sont : 1° la **jauge brute totale** représentant le volume de la coque (y compris la partie de la coque située au-dessus des varangues normales) augmenté de toutes les constructions supérieures closes et fermées par des cloisons fixes et permanentes ; 2° la **jauge brute** équivalant au *gros tonnage* des bâtiments anglais, et établie en retranchant de la jauge brute totale la partie du water-ballast située au-dessus des varangues normales, les coquerons et certaines autres constructions établies au-dessus du pont supérieur, telles que : claires-voies, dômes, capots, cuisine, appareil distillatoire, bouteilles, appareils auxiliaires, appareil moteur et écoutilles n'excédant pas 1,2 °/₀ de la jauge brute ; 3° la **jauge nette** obtenue en défalquant de la jauge brute les espaces affectés au personnel du bord et ceux reconnus indispensables pour la conduite du navire (1).

Quand il s'agit de navires à voiles, on doit déduire du tonnage brut : le logement de l'équipage, y compris celui du capitaine et ses dépendances, la chambre des cartes, le magasin du maître d'équipage, la soute à voiles et les appareils auxiliaires.

Ces déductions, à l'exception de celle afférente à la soute à voiles, sont également applicables aux navires à vapeur. Pour ces bâtiments, on défalque en outre l'espace occupé par l'appareil moteur et ses dépendances, soutes à charbon comprises. Cette déduction ne peut dépasser 50 °/₀ du tonnage brut.

Port en lourd. — Le port en lourd se mesure tantôt en tonnes de 1000 kg., tantôt en tonnes anglaises de 1016 kg. ou en tonnes américaines (907 kg.) : il représente le poids maximum que le navire peut porter ; c'est la différence entre le poids du navire ayant ses cales vides et le déplacement correspondant à la ligne de charge maximum imposée pour la sécurité du navire.

Tonneau d'affrètement. — La quantité de marchandises qui constitue le chargement d'un navire s'évalue souvent en tonneaux d'affrètement.

Le tonneau d'affrètement ou de fret est une unité fréquemment employée pour le calcul du fret, des courtages, etc... Il se mesure, en règle générale, d'après le volume et répond à un cubage de 42 pieds cubes correspondant dans le système métrique à $1^{m3},44$.

Le plus souvent, c'est le poids en tonnes ou le volume en mètres cubes

(1) C'est cette jauge qui figure dans les statistiques douanières et c'est elle qui sert presque toujours de base à la perception des droits de navigation.

qui servent de base à la détermination du prix de transports maritimes, car toutes les fois qu'en raison de la densité des marchandises ce volume de $1^m,44$ correspond à un poids supérieur à 1000 kg., on compte un tonneau d'affrètement par tonne de 1000 kg. ; en effet, pour les marchandises pondéreuses ce qui limite le chargement, ce n'est plus la place occupée, c'est le poids de la cargaison. Un tableau annexé au décret du 25 août 1861 donne le poids correspondant à un tonneau d'affrètement pour toutes les marchandises usuelles ; il a été sanctionné par la loi du 13 juin 1866 sur les usages commerciaux.

La capacité d'un navire se détermine par le nombre de tonneaux qu'il peut porter ; on dit que tel navire est de 100, 200, 300 tonneaux.

Il ne faut pas confondre le tonneau de jauge, qui est une mesure de capacité servant, au point de vue du paiement de certains droits, à exprimer le tonnage d'un navire (il vaut, avons-nous vu $2^{m3},8315$) avec le tonneau d'affrètement qui est une mesure de poids et de volume en même temps, servant à établir le calcul des prix du fret notamment.

364. — ***Vitesse en nœuds.*** Pour la mesure des distances, l'unité en usage dans le langage du commerce maritime est le **mille marin** dont la longueur est de 1.852 mètres ; la **lieue marine** est de 3 milles ou de $5.555^m,55$; le **nœud marin** vaut $15^m,43$.

Le mille marin est la longueur d'une unité du méridien soit :

40.000.000 m. (le méridien ou circonférence de la terre mesure 40.000 kilomètres) : par 360° convertis en minutes, c'est-à-dire...

$$\frac{40.000.000}{360 \times 60'} = 1.852 \text{ mètres}$$

La lieue marine est la 20e partie du degré, sa longueur est égale à :

$$\frac{40.000.000}{360°} : 20 = \frac{111.111.111}{20} = 5.555^m,55$$

Le nœud marin (la 1/120e partie du mille) représente la longueur d'une demi-seconde du méridien ; il vaut donc en mètres :

$$\frac{1852 \text{ (longueur d'une minute = mille marin)}}{60 \text{ secondes} \times 2} = \frac{1852}{120''} = 15^m,43$$

On nomme **encablure** la distance équivalente à 120 brasses ($1^m,62$ la brasse). Soit 200 mètres environ.

Le **loch** est un instrument qui sert à mesurer la vitesse d'un navire ; il se compose d'un touret autour duquel est entourée la ligne de loch, corde qui porte différents signes notamment des divisions appelées nœuds ; la distance entre 2 nœuds est le 1/120e d'un mille marin ($15^m,43$) ; autant de nœuds en 30″ autant de milles marins à l'heure. Autrement dit chacun des nœuds du loch parcourus dans les 30″ du sablier ou dans la 1/120e partie d'une heure correspond à une marche d'un mille marin par heure. Ainsi 10 nœuds filés en 30″ indiquent une marche de 10 milles par heure

soit $1^k,852 \times 10 = 18^k,520$. Il suffit donc, après avoir jeté le loch, de mesurer pendant 30 secondes comptées au sablier, la quantité de ligne de loch qui se dévide pour reconnaître la vitesse du navire.

Filer x nœuds à l'heure est une expression employée à tort pour exprimer qu'un bâtiment fait x milles à l'heure ; il faudrait, pour être dans la logique, dire que tel navire file x nœuds en 30 secondes.

365. — Gens de mer. — Armateur ou Fréteur. — Chargeur ou Affréteur.

Gens de mer. — Les personnes qui interviennent dans les contrats auxquels donnent lieu les transports maritimes portent le nom générique de gens de mer ; ce sont notamment :

1° Le propriétaire du navire ;

2° L'armateur ou fréteur ;

3° Le chargeur ou affréteur ;

4° Le capitaine.

Armateur ou fréteur. — L'armateur ou fréteur est une personne qui, en vue de réaliser des bénéfices, affecte à une entreprise maritime un navire dont elle est propriétaire ou dont elle a l'administration, après l'avoir pourvu (armé) du matériel et du personnel que cette entreprise comporte.

L'armateur est quelquefois propriétaire du navire ; parfois, cependant, il ne l'est pas ; il peut avoir loué le bâtiment non armé ; il peut aussi n'être que le mandataire des propriétaires.

L'armateur nomme le capitaine, mais son choix n'est pas entièrement libre ; il ne peut choisir le capitaine que dans la catégorie des personnes présentant les garanties exigées par la loi.

Chargeur ou affréteur. — Le chargeur joue le rôle d'expéditeur dans le contrat de transport maritime ; le chargeur est aussi désigné sous le nom d'affréteur : c'est celui qui ayant des marchandises à faire transporter loue tout ou partie du navire à l'armateur ou fréteur.

Toutes les fois que le chargeur ne s'expédie pas les marchandises à lui-même, une troisième personne figure dans le contrat de transport ; c'est le destinataire que l'on appelle aussi dans la pratique commerciale le **réceptionnaire ou le réclamateur des marchandises** Quelquefois les destinataires sont représentés par un mandataire spécial : le **consignataire de la cargaison** : nous en parlerons plus longuement lorsque nous étudierons la partie commerciale des transports maritimes.

366. — Capitaine. — Ses devoirs, ses droits, ses obligations, avant le départ du navire, pendant la traversée et à l'arrivée. — Des pièces de bord. Capitaine est le nom qui, dans le commerce maritime, est communément donné à celui qui est préposé au commandement d'un bâtiment de mer. Le nom de capitaine est généralement rapproché des noms de maître et de patron, par lesquels

on désigne également celui qui commande un bâtiment mais on réserve spécialement le nom de **capitaine** à celui qui, ayant satisfait à certaines conditions requises, est reconnu apte à naviguer au long cours : **maître ou maître au cabotage** est le nom donné à celui qui ne peut commander qu'au cabotage ; **patron** se dit de celui qui commande au bornage.

C'est au capitaine qu'incombe la plupart des obligations concernant la police et la sécurité de la navigation ; il peut être appelé, en cas de crime ou délit commis à bord, à exercer les fonctions de juge d'instruction ; il est investi d'un pouvoir disciplinaire sur l'équipage (1) et les passagers ; officier d'état-civil pour constater les naissances ou les décès à bord, en cours de voyage, il y remplit encore les fonctions de notaire pour recevoir les testaments, les procurations et autres actes notariés.

Au point de vue des intérêts privés, le capitaine n'a pas un rôle moins important comme préposé par l'armateur au commandement du navire qui lui est confié, à sa gestion commerciale et, en un mot, à l'heureux achèvement de l'expédition.

En raison de l'importance de ces fonctions et comme garantie publique de l'équipage et des passagers, ainsi que des intérêts pécuniaires qui lui sont confiés, l'Etat impose au capitaine certaines conditions d'aptitude.

Pour commander au long cours, il faut être pourvu du brevet de capitaine au long cours ; ce brevet est donné à la suite d'examens spécialement institués à cet effet.

Pour commander au cabotage, il suffit d'être pourvu d'un brevet de maître au cabotage, pour l'obtention duquel les examens sont d'un degré inférieur.

Pour commander au bornage, si le navire est à vapeur l'on exige la justification de notions pratiques sur le fonctionnement et la conduite des machines à vapeur.

Les officiers de la marine militaire qui viendraient à servir au commerce, sont exemptés de la production des titres ci-dessus.

Les devoirs et obligations du capitaine s'exercent avant le départ du navire, pendant le voyage et à l'arrivée.

a) Avant le départ..... visiter le bâtiment avec l'armateur, surveiller ou faire surveiller le chargement et l'arrimage des marchandises, signer et délivrer des reçus appelés Connaissements aux chargeurs ou affréteurs, se munir de l'ensemble des pièces dites **pièces de bord** : acte de francisation, congé de navigation, rôle de l'équipage, procès-verbaux de visite, manifeste du chargement (état général appelé encore facture de la cargaison), chartes-parties (ou actes relatifs à la location du navire), inventaire des meubles, ustensiles et agrès, liste des passagers, patente de santé qui atteste l'état sanitaire du lieu de départ et celui des passagers et gens

(1) On entend par équipage l'ensemble du personnel destiné sous les ordres du capitaine, à conduire et manœuvrer un navire. Au point de vue de la nationalité de l'équipage, la loi impose que tous les officiers et les trois quarts de l'équipage soient Français, disposition qui est également applicable au personnel des machines.

de l'équipage, etc... : le capitaine doit aussi avoir un livre de bord (espèce de livre journal) lequel est coté et paraphé par un juge au Tribunal de Commerce ou à défaut par le maire ou l'adjoint, et sur lequel le Capitaine doit, jour par jour, y consigner tout ce qui intéresse le navire et l'expédition, les résolutions prises en route, les recettes et dépenses d'administration, etc...

b) Pendant le voyage..... Le capitaine est tenu d'être sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports ; il doit prendre un pilote chargé de le guider et de lui donner des conseils, mais le capitaine conserve le commandement.

Si pendant le cours du voyage, il y a nécessité de faire effectuer certaines réparations au navire ou d'acheter des victuailles, le capitaine peut, après rédaction d'un procès-verbal et autorisation d'agir donné en France par le Président du Tribunal de Commerce ou à défaut le juge de paix, à l'étranger par notre consul ou un magistrat du lieu, emprunter même à la grosse (voir ce qu'on entend par prêt à la grosse) sur corps et quille du navire et même mettre en gage ou vendre les marchandises jusqu'à concurrence de la somme nécessaire, sauf à en tenir compte à leurs propriétaires.

c) A l'arrivée..... Le capitaine doit se conformer aux mesures de l'Administration sanitaire et constater avec exactitude le moment de son arrivée. Dans les 24 heures, il est tenu de faire viser son livre de bord par un juge au tribunal de commerce, le maire ou le consul selon les lieux, et de déposer son rapport de mer au tribunal de commerce, à la justice de paix ou à notre consulat.

Le rapport de mer doit contenir les déclarations du capitaine relatives à tous les événements de la navigation et du voyage.

Le capitaine doit veiller au débarquement des marchandises et en faire la délivrance aux destinataires porteurs des connaissements.

367. — Description sommaire d'un port. — Ses éléments constitutifs : rade, chenal, avant-port, quais, etc..... On appelle port un espace d'eau à l'abri des vents et des mouvements de la mer, où les navires peuvent avec sécurité pénétrer et procéder à leurs opérations d'embarquement, se faire réparer ou simplement trouver un refuge.

Il y a deux genres de ports : les ports de guerre et les ports de commerce dans lesquels on peut comprendre les ports de pêche et les ports de refuge.

Autrefois, un port n'était véritablement qu'un entrepôt local, destiné seulement à grouper des richesses pour les échanger, par la voie des mers, avec d'autres centres analogues ; il n'avait point de relations suivies avec le reste du continent. C'est aujourd'hui exactement l'inverse : par son intermédiaire, le pays entier augmente son bien-être en puisant au dehors les richesses qu'il ne peut obtenir de son sol ; par lui également il accroît sa prospérité en exportant l'excédent des marchandises produites en trop grande quantité pour sa consommation nationale.

Mais là n'est point sa fonction unique ; par sa situation exceptionnelle qui lui permet d'obtenir vite et à bon compte les matières premières les plus variées, un grand port peut aisément devenir un foyer industriel de premier ordre, où s'élèvent de puissantes usines luttant victorieusement contre la concurrence de l'étranger. Tel est en France le cas de Marseille, où l'industrie des graines oléagineuses et celle des produits chimiques ont, depuis quelques années, acquis un développement considérable.

Enfin, le port de mer sert aussi de trait d'union entre la métropole et ses colonies, et ce n'est pas un rôle négligeable pour un pays qui, comme le nôtre, a su glorieusement se créer un magnifique empire d'outre-mer.

Un port est essentiellement une gare de transbordement ; il doit être aménagé de façon à permettre, dans les meilleures conditions de sécurité, de rapidité et d économie, l'arrimage, la manutention, le stationnement et l'expédition de tout ce qui constitue son trafic à l'entrée et à la sortie.

Les éléments constitutifs d'un port sont : la rade, le chenal, l'avant-port, les bassins.

Rade. — La rade est ce qui se présente d'abord au navire venant du large ; elle précède le port proprement dit ; c'est le vestibule nécessaire où viennent jeter l'ancre les navires, soit qu'ils arrivent de la haute mer et qu'ils aient à attendre que le flot ait monté, s'ils ne peuvent entrer dans le port à toute heure de marée, en tout état de mer comme disent les marins ; soit, qu'au contraire, après être sortis du port, ils désirent alors pouvoir saisir le moment propice pour partir dès que le temps devient favorable.

La rade consiste en un espace de mer suffisamment abrité par des côtes plus ou moins élevées, où les navires venant du large trouvent assez de calme pour pouvoir y mouiller par tous les temps. Toutes les rades ne sont pas également sûres ; celles qui par suite de leur orientation et des conditions orographiques de la côte sont encore exposées dans une certaine mesure aux grosses mers du large et aux vents de tempête sont ce qu'on appelle des **Rades foraines ;** on les améliore au moyen d'ouvrages artificiels qui suppléent à l'insuffisance des défenses naturelles.

Chenal. — Le chenal est la voie par laquelle le navire passe de la rade dans l'avant-port ; il est formé par un sillon, naturel ou artificiel, d'une largeur suffisante pour que les navires sortants et entrants puissent s'y croiser, et d'une profondeur au moins égale à celle de l'avant-port.

Le chenal est quelquefois désigné sous le nom de **passe** ; on dit les passes quand il y a plusieurs de ces sillons allant de la rade à l'entrée de l'avant-port.

Le chenal, au moins dans la partie aboutissant à l'avant-port, est souvent délimité, maintenu et protégé par des digues longitudinales appelées **Jetées**.

Avant-port. — L'avant port où le navire pénètre après avoir franchi le chenal, est une surface d'eau au niveau naturel de la mer comme la

rade, mais complètement abritée par des constructions avoisinantes et pourvues de **Quais**, qui sont les organes essentiels d'un port, le long desquels les navires accostent et peuvent procéder aux opérations de débarquement et d'embarquement des marchandises et des passagers.

Quais. — Le quai est à vrai dire l'organe essentiel du port ; il est constitué par des terre-pleins, bordés de murs verticaux ou légèrement inclinés, le long desquels les navires accostent et peuvent procéder aux opérations de débarquement et d'embarquement des marchandises et des passagers. La première condition d'un quai est donc d'avoir à son pied une profondeur d'eau telle que les navires ne soient jamais exposés à s'échouer. Cependant, dans les parties des avant-ports réservés aux bateaux de pêche et à ceux du petit cabotage, l'éventualité de l'échouage à mer basse est admise, on dit alors que ce sont des bassins d'échouage.

Sauf ce cas exceptionnel, les quais doivent être accostables par tout état de marée, sans risque d'échouage ; ils doivent en outre permettre aux navires de faire leurs opérations pendant toute la durée du jour ; mais dans les régions où les marées ont une très grande amplitude, ces deux conditions simultanées sont difficilement réalisables; on fait alors entrer les navires dans des bassins au moyen d'écluses.

Dans la Méditerranée et les autres mers sans marée, la sujétion des bassins-écluses ne s'impose pas, on augmente alors la longueur des quais accostables au moyen des **Moles** sortes de redans placés perpendiculairement à la direction du grand bassin, bordés de quais et séparés par des surfaces d'eau appelées **Darses**.

368. — Ports français. — Description sommaire de certains ports. Il existe en France (Corse et îles Normandes de l'Océan et de la Méditerranée comprises) 389 ports d'importance bien diverse, depuis Marseille, jusqu'au petit port de pêche de Tréboul dans le Finistère.

Ces ports sont ainsi répartis :

Mer du Nord et Manche	101	389
Océan	226	
Méditerranée	62	

ET PAR DÉPARTEMENTS :

Nord	2	Finistère . . .	66	Aude	2
Pas-de-Calais . .	9	Morbihan . . .	34	Hérault	4
Somme	5	Loire-Inférieure .	16	Gard	1
Seine-Inférieure .	16	Vendée	18	Bouches-du-Rhône	11
Eure	2	Charente-Inf. . .	46	Var	14
Calvados . . .	13	Gironde	37	Alpes-Maritimes .	7
Manche	17	Landes	3	Corse	18
Ille-et-Vilaine .	12	Basses-Pyrénées .	6	TOTAL . .	389
Côtes-du-Nord .	25	Pyrénées-Orien. .	5		

PORTS COLONIAUX :

Algérie	17	ports	Réunion	4	ports
Tunisie	17	—	Indo-Chine	4	—
Maroc	13 (1)	—	Sénégal	5	—
Congo et Gabon	2	—	Martinique	5	—
Madagascar	6	—	Mayotte	2	—
Guadeloupe	8	—	Soudan	1	—
Guinée et dépendances	9	—	Nouvelle-Calédonie	7	—
Guyane	1	—	Océanie (établissements dans l')	9	—
Indes	6	—			

Les ports de France dont le mouvement commercial offre une certaine importance sont les suivants :

Océan	Mer du Nord	Dunkerque.
	Manche	Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, *Rouen*, Honfleur, Trouville, *Caen*, *Cherbourg*, Granville, Saint-Malo, Saint-Brieuc.
	Océan Atlantique	*Brest*, *Lorient*, Saint-Nazaire, *Nantes*, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle, *Bordeaux*, *Rochefort*, Bayonne.
	Méditerranée	Port-Vendres, Cette, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Marseille, *Toulon*, Cannes, Nice, Bastia, Ajaccio, Calvi.

Rouen, Caen, Nantes et Bordeaux sont des ports maritimes intérieurs ; Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, sont en même temps que des ports de commerce, des ports militaires, des ports de guerre.

Nous n'examinerons pas en détail tous les ports ci-dessus, ce qui nous entraînerait trop loin, nous nous contenterons d'en examiner trois : un avec marée *Le Havre* : un port intérieur *Rouen* ; un port sans marée *Marseille*, en nous servant à cet effet de la statistique du commerce français éditée par le Ministère des Finances.

LE HAVRE

A l'avènement de François Ier en 1515, l'emplacement actuel du port du Havre n'était qu'une plage pestilentielle et à peu près déserte, dépourvue d'eau potable et de voies de communication la reliant avec la vallée de la Seine dont elle était séparée par des marécages. François Ier jugeant qu'il était de toute nécessité de mettre la côte normande à l'abri des entre-

(1) Huit ports de la zone française : Kenitra, Rabat, Fedalah, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Mehdia.

Un port international (convention franco-espagnole du 27 novembre 1912) Tanger.

Quatre ports de la zone espagnole : Ceuta, Melilla, Larache, Tetouan.

prises des nations ennemies et de créer à cet effet un port pour remplacer celui d'Harfleur dont la ruine était imminente, chargea le grand amiral de France, Bonnivet, de chercher dans la baie de la Seine l'emplacement le plus favorable pour la création d'un port de guerre et de commerce. Après quelques hésitations, Bonnivet choisit Le Havre qui n'était alors qu'un petit hameau de pêcheurs.

Le travail fut mené avec rapidité car en 1545 une flotte composée de 150 vaisseaux de fort tonnage et qui devait aller attaquer la flotte anglaise près de l'île de Wight, se réunit au Havre.

Le port du Havre se composait avant la guerre d'un chenal, d'un avant-port et de 10 bassins à flot d'une surface d'eau de 80 hectares présentant un développement de 13.600 mètres de longueur de quais ; il est mis en communication avec l'intérieur par la Seine, accessible jusqu'à Rouen aux plus grands bâtiments de mer, et le canal de Tancarville qui facilite le passage de la batellerie ; ce port est desservi par une seule voie ferrée aboutissant à Paris et raccordé à Rouen avec le chemin de fer du Nord.

Favorisé par les avantages d'une situation géographique exceptionnelle et pourvu d'un outillage constamment perfectionné, le port du Havre a pu donner à son commerce, au cours du siècle dernier, une extension rapide et considérable ; c'est aujourd'hui, après Marseille, le port français le plus important.

Le port du Havre possède 6 formes de radoub ; il existe également un gril de carénage à l'usage des navires de petites dimensions.

La Chambre de Commerce a établi sur les quais du port, outre un parc à bestiaux de 1840 mètres carrés de superficie, 30 hangars couvrant une superficie totale de 190.000 m. c.

La Chambre de Commerce exploite également des appareils de levage, soit hydrauliques, soit à vapeur ou électriques, d'une force variant de 750 kg. à 120 tonnes. Un entrepôt réel des douanes, exploité par la Compagnie des Docks, dessert le port ; cet entrepôt a 400 mètres de longueur, il couvre une superficie de 122.000 m. c. de hangars-abris et 170.000 m. c. de magasins couverts ; le tout desservi par 7.000 m. de voies ferrées reliées au réseau général du port.

Les quais du port sont tous desservis, à quelques exceptions près, par des voies ferrées dont la longueur totale atteint 49.000 mètres ces voies sont reliées à la gare du Havre et à la gare de triage de Graville. Dans ce chiffre ne sont pas compris les embranchements industriels dont la longueur cumulée est de 23 000 m., ni les voies établies à l'intérieur des docks, entrepôts dont la longueur avons-nous dit est de 7.000 m.

La Chambre de Commerce assure le service des signaux sémaphoriques qui a pour objet de signaler les navires en vue, de prévenir de leur arrivée les maisons intéressées, de faire connaître par des affiches les mouvements d'entrée et de sortie du port et de transmettre sur la demande des armateurs ou des consignataires, des ordres aux navires en rade.

La loi du 14 mars 1895 a autorisé la perception de taxes de péage pour gager les emprunts contractés par la Chambre de Commerce. Les bâti-

ments sont imposés suivant leur provenance ou leur destination, la nature de leur chargement et le nombre de passagers. Une taxe de séjour frappe les navires stationnant plus de deux mois dans les bassins.

Les trois principales Compagnies Françaises de navigation qui ont leur port d'attache au Havre sont :

a) La *Compagnie Générale Transatlantique*, pour New-York, les Antilles, le Mexique ;

b) Les *Chargeurs Réunis*, pour le Portugal, le Sénégal, le Soudan, le Congo, l'Amérique du Sud, les Indes Anglaises, l'Indo-Chine ;

c) La *Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur*, pour Bordeaux, Marseille, Djibouti, Madagascar, la Réunion.

La *Compagnie des Messageries Maritimes* dessert le port du Havre pour les provenances turques, anglaises, indo-chinoises et chinoises.

Le port du Havre était avant la guerre relié avec le nord de l'Europe par des lignes de navigation suédoises, danoises et norwégiennes ; la plus importante était la « Det Forenede » de Copenhague.

ROUEN

Rouen remonte à l'époque celtique ; on n'y voyait alors qu'un amas de huttes rondes et assez spacieuses groupées sur la rive droite du fleuve ; les Romains y établirent une garnison. A la fin du III^e^ siècle ils en firent la métropole d'une province ; le port se trouvait à cette époque uniquement formé d'une partie de rivière sans aucune digue et n'était fréquenté que par quelques barques de pêcheurs et de marchands. Entouré dès 404 d'une enceinte de fortes murailles, Rouen devint l'entrepôt du trafic des provinces méridionales de la Gaule ainsi que de l'Italie et de l'Espagne d'un côté et de l'autre avec Boulogne dont les marchés étaient très fréquentés par les voyageurs.

Malgré les désordres de toutes sortes causés par les irruptions des Normands, Rouen réussit à mettre en œuvre les ressources que lui offrait sa position géographique.

Aujourd'hui le port de Rouen occupe un des premiers rangs parmi nos ports de commerce.

Le port de Rouen comprend trois bassins : le bassin principal constitué par la Seine proprement dite, le bassin aux bois et le bassin aux pétroles.

La longueur totale utilisable dans les divers bassins du port pour le déchargement et le stationnement des navires, est de 6700 m. environ ; les terre-pleins occupent une superficie de 700.000 m. c. (dont 430.000 pour le bassin principal) ; les voies ferrées, les voies d'accès et leurs zones de protection, les magasins et installations fixes de tout genre sont répartis sur 217.000 m. c. de cette surface.

Tout le long des quais, des voies ferrées mettent le port de Rouen en relations avec la gare du chemin de fer du Nord sur la rive droite et avec les deux gares de l'Ouest-Etat sur la rive gauche. Ces trois gares étant

reliées à la grande ligne de Paris au Havre, les marchandises peuvent être expédiées sur Paris, Le Havre, Amiens, la Basse-Normandie et la Bretagne.

Plusieurs voies de manœuvre et même des voies de triage se trouvent sur chaque rive du bassin principal ; le transbordement direct des wagons aux navires et vice-versa peut de cette façon s'effectuer sur 1820 m. de la rive droite et sur 1760 m. de la rive gauche ; les transbordements entre navires de mer et bateaux fluviaux sont continuels.

Le port possède un instrument de radoub établi par la Chambre de Commerce pour recevoir des navires ayant au plus 95 m. de longueur et 1800 tonneaux de déplacement : il possède aussi des machines hydrauliques assurant le fonctionnement de 45 grues de 1250 à 2500 kg. ; la Chambre de Commerce exploite en outre 7 bennes automatiques de 2500 à 4000 kg., une grue fixe à bras de 25 tonnes et une grue fixe à vapeur de 10 tonnes, 8 grues électriques de 1500 à 4000 kg.

L'outillage privé n'est pas moins important que l'outillage public : des voies Decauville sont établies pour le transport des charbons ; des grues à bras et à vapeur, fixes et flottantes, appartenant aux principales maisons de transit sont installées à demeure ou se rendent sur les points où leur présence est nécessaire.

La Chambre de Commerce a établi, à l'aval du bassin maritime, 4 hangars-abris (2 sur chaque rive) longés par des voies ferrées et couvrant une superficie totale de 12.000 m. c.

Indépendamment de ces hangars, diverses Compagnies de navigation possèdent deux tentes sur la rive droite et cinq sur la rive gauche.

La partie aval des quais de la rive gauche, les terre-pleins du bassin aux bois et à la partie aval ceux des quais de la rive droite, sont éclairés à la lumière électrique.

Indépendamment des locaux des gares de l'Ouest-Etat et du Nord, la douane dispose, sur les deux rives du port, pour la vérification des marchandises, de 11 bureaux et de nombreux appareils de pesage (bascules, romaines, etc...). Sur la rive droite, la Compagnie du Nord a installé un pont-bascule de 30 tonnes exclusivement réservé au pesage des wagons ; celle de l'Ouest-Etat en a construit un de même force sur la rive gauche. De leur côté, la direction de l'octroi et le service des poids et mesures sont propriétaires, sur les quais, de 12 ponts-bascules et d'un nombre variable de bascules ordinaires. Enfin, la Ville a acquis, avec l'aide d'une subvention de la Chambre de Commerce, une pompe automobile destinée à épuiser l'eau à bord des navires et à combattre les incendies sur les quais.

Des taxes de péage sont perçues au profit de la Ville et de la Chambre de Commerce ; elles varient de 0 fr. 075 à 0 fr. 55 par tonneau de jauge, suivant nature du chargement, la provenance et la destination.

Aucune des grandes Compagnies françaises de navigation n'a son point d'attache à Rouen, mais le port est desservi par les navires de plusieurs Compagnies françaises ayant leur siège à Bordeaux, Marseille, Cette, Le Havre et Alger.

Un grand nombre de voiliers desservent le port de Rouen, notamment

pour le transport du pétrole de Philadelphie à Rouen, les transports fluviaux de Rouen au Havre et à Paris et l'intérieur de la France.

Plusieurs Compagnies étrangères, et en particulier anglaises, desservaient avant la guerre le port de Rouen, notamment pour le transport des Houilles de Newcastle, les huiles minérales de Batoum et de Philadelphie ; le kaolin d'Angleterre, etc.

MARSEILLE

Marseille était, à l'origine, une colonie de Phocée, ville grecque de l'Asie Mineure ; sa fondation paraît remonter à la première année de la 45e olympiade, 599 ans avant notre ère.

Les premiers Marseillais se donnèrent d'excellentes institutions ; ils se livrèrent à la navigation sans rechercher les conquêtes ; ils surent gagner et conserver l'amitié des Romains et faire, sous leur protection, les opérations maritimes et commerciales que ceux-ci dédaignaient.

Du temps de Jules César, qui s'était emparé de la ville, celle-ci était concentrée aux abords du port : au moyen-âge, l'agglomération marseillaise était encore tout entière au nord du port ; elle en était séparée par un mur percé de plusieurs ouvertures qu'on fermait le soir par des grilles en fer.

La superficie totale du port de Marseille était avant la guerre de 297 hectares, se partageant de la manière suivante :

Surface d'eau	194 hectares
Surface des quais.	95 —
Surface des formes de radoub. . . .	8 —

Le port comprenait 2 avant-ports, 8 bassins ouverts à la navigation, 2 bassins, l'un pour les réparations à flot, l'autre qui servait de chantier, et de 6 formes sèches.

	Surface d'eau	Développement des quais
Avant-port nord	13 h.	400 mètres
Avant-port sud.	2	380 —
Bassin du Vieux-Port	26	1890 —
— de la Joliette	20	1920 —
— du Lazaret et d'Arenc . . .	18	2630 —
— de la gare maritime. . . .	18	2150 —
— national	41	4000 —
— de la Pinède	26	3200 —
— de la Madrague	15	1000 —

Trois lignes de chemin de fer appartenant à la Compagnie P. L. M. desservent le port de Marseille :

La ligne de Lyon et Paris ;
— des Alpes par Aix ;
— de Nice et Vintimille.

Ces voies ferrées partent de la gare principale qui est située au quartier Saint-Charles, dans une partie élevée de la ville, à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer. Des embranchements aboutissent aux gares secondaires du Prado, de la Joliette d'Arenc et du Vieux-Port.

On compte sur les quais et dans les bassins plus de 200 appareils pouvant servir pour le chargement et le déchargement des navires.

Tant dans le périmètre de sa concession, qui s'étend autour des bassins du Lazaret et d'Arenc, que sur le côté nord du bassin de la Joliette et sur le côté sud du bassin de la gare maritime, la Compagnie des Docks et Entrepôts exploite des hangars et magasins occupant une superficie totale de près de 260.000 mètres carrés. La masse des marchandises que peut recevoir cette Compagnie est évaluée à 208.000 tonnes. Pour manutentionner les marchandises, la Compagnie des docks a dans l'intérieur de son domaine des appareils hydrauliques qui ne figurent pas dans l'outillage du port.

La Chambre de Commerce a établi et exploite sur les quais des bassins de la Joliette, de la gare maritime, de la Pinède et du bassin national, des hangars couvrant une superficie totale de 130.000 m. c. et deux môles.

66 vapeurs à hélice dont la jauge brute varie de 5 à 250 tonneaux et la force motrice de 15 à 800 chevaux, sont affectés au service du remorquage.

Le transport de l'eau douce à bord des navires se fait par bateaux-citernes, ces bateaux sont au nombre de 11, ils peuvent porter de 30 à 120 tonnes d'eau.

Les principales Compagnies de navigation française ayant leur port d'attache à Marseille sont :

a) *La Compagnie des Messageries Maritimes*, pour les relations avec l'Egypte, la Grèce, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, Madagascar, l'Indo-Chine, la Chine et le Japon ;

b) *La Compagnie Générale Transatlantique*, pour les relations avec l'Algérie et la Tunisie ;

c) *La Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur* (Frayssinet et Compagnie), pour les relations avec la Corse, le littoral méditerranéen et le Congo ;

d) *La Compagnie de Navigation mixte*, pour les relations avec la Tripolitaine, l'Algérie et le Maroc ;

e) *La Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur*, pour les relations avec l'Algérie, le Sénégal et l'Italie ;

f) *La Compagnie Française de navigation Cyprien Fabre et Compagnie*, pour les relations avec le Dahomey, l'Egypte, la Turquie d'Asie :

g) *La Compagnie de Navigation Paquet et Compagnie*, pour les relations avec le Maroc, Gibraltar, les Iles Canaries et les Port de la Mer Noire.

La plupart des Compagnies de navigation étrangères desservaient le port de Marseille, avant la guerre.

Des taxes de péage sont perçues au profit de la Chambre de Commerce,

elles sont perçues sur les marchandises entrant ou sortant et sur les navires suivant leur tonneau de jauge.

369. — Outillage des ports de commerce. Un port, avons-nous dit, en examinant la question d'une façon générale, est essentiellement une « gare de transbordement » et c'est pour cela qu'il faut aménager chaque détail pour donner toute rapidité et toute facilité, par conséquent toute économie dans l'embarquement, le débarquement, le stationnement des marchandises à l'arrivée comme au départ.

Voici ce que dit à cet effet M. Daniel Bellet dans son Traité sur les grands ports maritimes :

« Tout naturellement la disposition la plus nécessaire est que les marchandises trouvent de faciles voies d'accès aux quais. Pour cela il faut d'abord un réseau de chemins et de routes, non seulement sur les quais mêmes, mais aussi se dirigeant vers l'intérieur du pays, des grandes routes mettant le port en communication avec les centres industriels qui peuvent fournir du fret aux navires fréquentant le port, et d'une façon générale en appeler à leur puissance de transport. Il y a toute une série de conditions que doivent remplir les voies de terre établies sur les quais, comme largeur, comme solidité, les véhicules qui viennent charger ou décharger devant pouvoir s'approcher aussi près que possible de l'arête du quai.

« Il ne faut pas oublier que dans l'espèce les voies de communication par eau, par la batellerie, sont au moins aussi importantes que les voies de terre : fleuves, rivières, canaux, permettent de transporter à peu de frais les produits embarrassants qui forment fréquemment le fret des navires de mer ; souvent il arrive pour le matériel encombrant, pour le produit de l'industrie métallurgique notamment, que le transport par voie de fer est presque impossible, et que l'embarquement sur chaland devient pour ainsi dire une nécessité. En outre, on comprend quel avantage c'est pour un navire de pouvoir opérer son chargement et son déchargement sans être forcé d'accoster le quai : le chaland, la péniche vient se mettre bord à bord avec lui et la manutention en est d'autant simplifiée.

« Mais si les voies d'eau sont d'une utilité indiscutable, il n'en est pas moins vrai que la voie de transport de beaucoup la plus nécessaire à un port, c'est aujourd'hui la voie de fer. Pour apporter les marchandises à embarquer, pour expédier, sur les points de destination, les produits débarqués, pour assurer ces opérations avec toute la célérité qu'exige le commerce tel qu'il se pratique aujourd'hui, il faut le chemin de fer se ramifiant sur les quais, de façon que les wagons puissent se mettre à toucher presque l'arête du quai et le flanc des navires.

« Dans les ports très fréquentés, les seuls vraiment utiles et intéressants, les places à quais sont de plus en plus disputées, et il est désirable que chaque navire y puisse faire ses opérations dans le court espace de temps possible ; c'est-à-dire qu'il doit pouvoir, avec la plus grande rapidité, déposer son chargement à quai, ou descendre à fond de cale les marchandises qui se trouvent sur le quai. C'est pour répondre à ce *desideratum* que l'on installe sur les quais des grues de divers systèmes, pour élever verticalement un poids quelconque du fond de la cale au niveau des quais, ou pour faire l'opération inverse ; le type le meilleur de l'instrument dont il s'agit est la grue

mobile pouvant soulever 1000 à 1500 kilog. du moins pour les opérations courantes. Ces grues, on les fait mobiles pour qu'elles puissent se transporter sur des rails et venir se placer à l'aplomb des panneaux du navire à décharger, près des ouvertures qui donnent accès dans la cale. La grue actionnée à bras d'hommes est encore parfois en usage, mais elle est fort insuffisante, et l'on recourt généralement aux grues dotées d'une petite machine à vapeur installée sur leur socle même, ou à celles qui sont mues hydrauliquement par l'eau comprimée. D'une façon générale ces grues tournent autour de leur axe, et peuvent ainsi déposer un objet pris dans une cale en un point quelconque autour d'elles, aussi bien à terre que dans un wagon.

« On emploie parfois des grues flottantes, installées sur des pontons et qu'on dispose entre le quai et le navire ; cette manière d'agir est fort utile quand le quai n'est pas vertical ni accostable directement. Enfin, on use souvent aussi de grues d'une très grande puissance, de 10 à 30 tonnes ; et il en est même de 100 à 120 tonnes, comme la Bigue du port de Marseille, pour mâter, démâter, enlever ou mettre en place les chaudières ou les canons. »

Si les marchandises ne sont pas enlevées immédiatement après déchargement, elles doivent, en principe, séjourner sur les quais : lorsqu'on ne peut faire autrement, on se contente de les laisser sur les terre-pleins en les couvrant de bâches ; mais c'est là un procédé très primitif qui ne protège nullement les marchandises de l'humidité, de chances d'avaries multiples non plus que des vols. Aussi a-t-on créé des hangars clos qui servent en même temps d'entrepôts temporaires de douanes, quand les commerçants ne veulent pas payer immédiatement les droits.

Tel est, en grand, l'outillage d'un port de commerce, ses instruments de manutention, en un mot. Nous verrons tout à l'heure, en parlant des bassins de radoub, carénage, etc... en quoi consiste l'autre partie de l'outillage, celui intéressant les instruments de réparation.

370. — Administration des ports de commerce en France. Comme les voies navigables, les ports maritimes, dépendant tous du domaine public national, sont administrés et entretenus par le servide des Ponts et Chaussées, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics. Le service sanitaire, dont nous parlerons ultérieurement, relève seul du Ministre de l'Intérieur. L'administration des douanes perçoit les divers droits établis sur la navigation, au profit de l'Etat ou des autorités locales, en même temps que les droits de douane sur les marchandises et sans qu'un service spécial soit organisé à cet effet.

Les frais de l'entretien et du personnel spécial des ports maritimes figurent au budget pour une somme de 8 millions notoirement inférieure aux besoins réels et ceux des phares et balises (signaux fixes) pour 2 millions 1/2 En y ajoutant le personnel des Ingénieurs, Conducteurs, Eclusiers, etc .. et aussi les frais du service sanitaire (500.000 fr.) on arrive d'après les chiffres fournis par M. Colson à une dépense totale d environ 15 millions supportée par l'Etat.

Les Chambres de Commerce dépensent en outre 4 millions environ pour l'entretien et l'exploitation de l'outillage et des services qu'elles

mettent à la disposition du public : grues, hangars, remorquage, sauvetage, etc... Mais ces frais sont couverts par les taxes perçues sur les usagers, lesquelles laissent même, dans la plupart des cas, un certain bénéfice net venant en atténuation des charges d'intérêt et d'amortissement du capital d'établissement de l'outillage du port.

Les dépenses assumées par l'Etat ne retombent pas entièrement sur les contribuables, car la navigation maritime supporte des péages importants sous la forme de droits de navigation (Voir VII, note 387).

371. — Autonomie des ports. Dans la plupart des pays, l'administration des ports revêt un caractère plus local qu'en France. Le seul pays où l autonomie des ports soit complète est l'Angleterre. Ce régime (1) y est accompagné de ce qui est sa condition nécessaire et essentielle, l'alimentation du budget de chaque port exclusivement au moyen des taxes qui y sont perçues et des produits de son exploitation. Les administrations locales des ports anglais sont maîtresses de leur gestion dans des limites très larges, fixées par les actes émanant du Parlement qui ont réglé leur fonctionnement, mais elles n'ont à compter que sur leurs propres ressources. Grâce à la situation insulaire du pays et à l'étendue de son commerce, le mouvement maritime qu'elles desservent est bien plus développé que le nôtre et peut supporter des tarifs bien plus élevés.

372. — Bassins à flot. — Bassins à demi-marée. — Bassins en eau profonde. — Bassins de carénage. — Grils à marée. — Calesdehalage. — Docks flottants. — Formes sèches. Un bassin est la partie d'un port où les navires stationnent.

Dans les régions où les marées — avons-nous vu en parlant des ports — ont une très grande amplitude, on fait entrer les navires dans des bassins au moyen d'écluses. Les portes de ces écluses restent ouverts pendant toute la période d'étale (état stationnaire de la mer qui suit le moment où la marée cesse de monter et dure jusqu'à ce qu'elle commence à descendre), c'est alors que les navires entrent et sortent librement dans ces bassins qu'on appelle **bassins à flots**. C'est le cas pour les ports de la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan.

Un navire d'un certain tonnage qui se trouve à sec, qui échoue dans un port d'échouage, souffre de cette position, il fatigue beaucoup, suivant le terme consacré, par ce que la résistance de l'eau ne peut plus soutenir sa carène, sur laquelle pèse le chargement. Au contraire, dans un bassin à flot, même quand la mer s'est retirée au dehors, le navire reste à flots dans l'intérieur du bassin, et il ne subsiste plus rien du danger de l'échouage.

Dans la Méditerrannée (nous l'avons vu en parlant des ports) et les autres mers sans marées, la sujétion des bassins écluses ne s'impose pas ; on augmente alors la longueur des quais accostables au moyen de môles

(1) Colson, *Transports et Tarifs*.

placés perpendiculairement à la direction du grand bassin, bordés de quais et séparés par des bassins appelés **Darses**.

Pour réparer et nettoyer les bâtiments, on se sert de **bassins de radoub** (le radoub s'entend plus spécialement de la réparation de la coque d'un navire) et de bassins ou docks flottants.

Le **bassin de radoub ou cale sèche**, communique avec la mer par une porte mobile ou bateau-porte : on y introduit le navire à réparer on ferme le bateau-porte, on vide l'eau et le navire repose sur des poutres.

Le **bassin ou docks flottants** employés là où l'on ne pourrait construire des bassins de radoub sont composés de grands caissons qu'on remplit d'eau pour les immerger au tirant d'eau du navire qui doit y entrer et qui, une fois vidés, émergent jusqu'à la plate-forme supérieure du fond. D'une façon générale, un dock flottant comporte deux parties bien distinctes : d'une part le fond ou ponton qui sert à assurer la flottaison sur l'eau et d'autre part les murailles ou montants latéraux. Le ponton est divisé en un certain nombre de compartiments que l'on peut à volonté remplir d'eau ou vider. Quand le dock n'est pas occupé, le ponton émerge légèrement et contient un peu d'eau dans ses compartiments. Pour mettre à sec un navire on procède aux opérations suivantes : on introduit dans les compartiments du ponton un certain volume d'eau et le dock ainsi alourdi s'enfonce dans la mer au fur et à mesure que la quantité d'eau augmente. Cette entrée de l'eau dans les compartiments du ponton s'obtient au moyen de vannes qui les mettent en communication avec la mer. Quand le ponton est suffisamment enfoncé, on ferme les vannes et on introduit entre les deux murailles le navire à mettre à sec qu'on amarre solidement au dock au moyen d'étais, de chaînes et de câbles. On vide ensuite au moyen de pompes les compartiments du ponton remplis d'eau : le dock allégé remonte peu à peu et le navire se trouve alors complètement à sec sur le ponton qui sort, de nouveau, quelque peu de l'eau. Il est facile de comprendre combien cette opération est délicate ; il faut que l'équilibre soit à chaque instant maintenu ; il est de toute nécessité que le ponton soit toujours bien horizontal pour éviter le renversement de l'ensemble constitué par le dock et le navire ; pour permettre d'arriver à ce résultat les compartiments du ponton sont disposés de manière à pouvoir être remplis chacun indépendamment des autres : si donc on voit que le dock penche d'un côté ou de l'autre pendant la manœuvre de sortie de l'eau, on augmente le remplissage de tel ou tel compartiment du dock afin de rétablir l'horizontalité voulue.

Dans certains ports anciens et de peu d'importance, on se contente, pour la réparation des navires de faible tonnage, de plans inclinés sur lesquels on hale les navires : ces appareils portent le nom de **cales de halage et de bassins ou grils de carénage**. A cet effet dans les mers à marée on établit, dans un endroit où cela ne peut gêner la circulation, et dans un emplacement abrité, une plate-forme en maçonnerie, parfois même un plancher, sur lequel on fixe des pièces de bois massives perpendiculairement à sa longueur : ce sont les « tins ». On amène le navire à

flotter au-dessus de la plate-forme, du gril, et à marée baissante il vient s'y échouer ; on le maintient debout sur sa quille à l'aide d'amarres et de pièces de bois l'appuyant sur les côtés ou sur un côté, quand un quai se trouve latéralement au gril. Bien entendu, on ne peut faire les réparations qu'à marée basse, le navire reprenant à flotter à chaque marée montante : c'est dire que le gril ne permet que des réparations peu importantes. En outre il n'est guère praticable, répétons-le, que pour les navires d'un tonnage assez faible.

Un port bien outillé doit donc posséder des moyens de carénage appropriés aux dimensions des navires qu'il reçoit : grils, cales sèches ou docks flottants ; leur exploitation donne d'ailleurs lieu à des bénéfices rémunérateurs.

B. — UTILISATION COMMERCIALE

373. — Notions sur l'armement. — Inscription maritime. — Historique. — Situation actuelle. C'est surtout en ce qui concerne le personnel que le régime de la marine marchande présente des caractères spéciaux ; la partie essentielle de ce régime porte le nom d'inscription maritime.

L'inscription maritime comprend :

1° Les marins de tous grades et de toutes professions, naviguant sur les bâtiments de l'Etat et sur les navires de commerce ;

2° Ceux qui font la navigation ou la pêche (1) sur les côtes et dans les rivières jusqu'où la marée se fait sentir, et pour les rivières sans marée jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter ;

---

(1) La pêche se divise en deux branches principales :

1° Celle qui exige l'emploi de bâtiments de fort tonnage et des voyages de long cours, et dont les produits conservés et même fabriqués sont ensuite livrés à la consommation, soit pour l'alimentation humaine, soit comme matières premières pour les usines. C'est la *Grande Pêche* comprenant la pêche de la baleine, du cachalot et la pêche et salaison de la morue.

2° Celle qui se fait au moyen d'embarcations plus légères sur les côtes de France ou peu éloignées de la France, et produit le poisson qui, frais, salé ou autrement préparé est livré aux marchés du pays ou de l'étranger ; c'est la *Petite Pêche* ou pêche côtière comprenant la pêche du hareng, du maquereau, de la sardine, etc.....

Les encouragements à la grande pêche sont régis actuellement par la loi du 26 février 1911 mise en vigueur le 1er juillet de la même année et dont les dispositions demeurent applicables jusqu'au 31 décembre 1926, étant entendu que le taux des primes de toute nature, allouées par cette loi, sera réduit de 10 °/o à partir du 1er janvier 1917 jusqu'au 31 décembre 1921 et de 10 °/o sur le taux de cette seconde période à partir du 1er janvier 1922 jusqu'au 31 décembre 1926.

Les primes d'armement varient par homme d'équipage et sous la condition d'un séjour continu variable suivant la nature de la pêche et le lieu de pêche, de 50 à 15 fr. ; elles ne sont accordées pour chaque navire qu'une fois par an pour la saison de pêche et bien entendu sont réservées aux navires français.

Il est alloué, de plus, des primes aux produits de pêche, primes allouées par quintal métrique de poissons séchés et qui varient, suivant la nature du poisson et les lieux de pêche, de 20 à 12 fr. par quintal.

3° Ceux qui naviguent sur les pataches, allèges, bateaux et chaloupes dans les rades et dans les rivières jusqu'aux limites ci-dessus indiquées.

L'idée première de l'inscription maritime remonte à Richelieu, la création à Colbert. Elle devait permettre au Roi (préambule de l'ordonnance du 22 septembre 1668) « de s'assurer du nombre de mariniers et matelots « qui seront nécessaires pour le service de ses vaisseaux et aussi de pour- « voir à la commodité de ses sujets qui équipent des bâtiments pour leur « commerce, soit pour la pêche ou la marchandise ».

Actuellement c'est la loi du 21 décembre 1896 qui règle l'inscription maritime et astreint les marins à servir sur les vaisseaux de l'Etat, lorsqu'ils en sont requis, depuis l'âge de 18 ans jusqu'à l'âge de 50 ans. Ces inscrits forment ainsi le principal élément de notre marine militaire.

En retour des obligations qui leur sont imposées, les inscrits maritimes jouissent de certaines faveurs : droit de vendre sans avoir à payer patente ou redevance, les produits par eux pêchés ; pension de demi-solde et secours sur la Caisse des Invalides ou la Caisse de Prévoyance des marins ; un quasi monopole pour les emplois à bord de nos navires de commerce, car tout navire français (art. 2 de la loi du 27 septembre 1793) doit être commandé par un Français et son équipage doit se composer pour trois quarts au moins de marins français, c'est-à-dire d'inscrits ; les salaires sont insaisissables et l'Administration se charge, par l'intermédiaire de la Caisse des gens de mer, d'en faire parvenir une partie à la famille des inscrits pendant leurs absences, etc.....

Par dérogation à l'art. 2 de la loi de 1793 sus visée, un décret du 5 novembre 1915 a édicté qu'en raison de l'état de guerre et pour la durée des hostilités, le Ministre de la Marine pourra accorder aux étrangers appartenant à la nation belge l'autorisation d'embarquer en qualité d'officiers sur les navires de commerce français, sous réserve qu'ils justifieront tant de leur nationalité que de la possession du brevet de capitaine de la marine belge, la nationalité française continuant à être exigée pour le commandement de tout navire.

Au point de vue de l'inscription maritime, la France est divisée en 5 arrondissements :

Cherbourg. . . .	de Dunkerque à Port-Bail.
Brest	de Granville à Concarneau.
Lorient.	de Lorient à Barbatre (Vendée).
Rochefort. . . .	de Rochefort à Hendaye.
Toulon	tout le Littoral Méditerranéen et la Corse.

Ces arrondissements sont subdivisés en 12 sous-arrondissements comprenant chacun un certain nombre de quartiers qui à leur tour se subdivisent en syndicats.

Il y a un Préfet maritime à la tête de chaque arrondissement ; un officier supérieur de l'Administration de la marine dans chaque sous-arrondissement ; chaque quartier est dirigé par un commissaire de l'inscription

maritime et les syndicats sont administrés par des syndics des gens de mer.

Ce sont les commissaires de l'inscription maritime qui, dans chaque quartier, tiennent les registres sur lesquels sont inscrits les marins des divers grades ou professions se référant à la navigation.

374. — Affrètement ou Nolisement. — Staries et Surestaries. Affrètement et Nolisement ont la même signification, le premier s'emploie pour les relations maritimes de l'Océan (Manche, Océan et mer du Nord) ; le nolisement est spécial à la Méditerranée.

L'affrètement comprend les divers contrats conclus pour l'exploitation commerciale des navires considérés comme instruments de transport maritime.

L'affrètement met en présence deux parties : le fréteur et l'affréteur dont les engagements sont constatés par la charte-partie et le connaissement. Le fréteur est celui qui procure l'instrument de transport, qui donne le navire à loyer, l'affréteur est celui qui paye un prix appelé fret (dans l'Océan) ou nolis (dans la Méditerranée) *pour l'utilisation de cet instrument, qui prend le navire à loyer.*

La principale obligation de l'affréteur consiste dans le payement du fret qui est dû en entier quand les marchandises parviennent à destination sans retard et sans qu'aucune faute soit relevée à la charge du fréteur. L'affréteur ne peut alors, quel que soit le dommage éprouvé par elles, ni demander une diminution sur le fret, ni les abandonner pour le fret (art. 309-310 du C. de C.) sauf pour les futailles contenant des liquides et qui auraient coulé à tel point qu'elles seraient vides ou presque vides, dans ce cas elles pourraient être abandonnées pour le fret.

Il n'est dû aucun fret si les marchandises sont totalement perdues par suite d'un événement de mer ou de guerre (art. 302) à moins qu'il n'ait été prévu par les parties, au connaissement, que le fret serait acquis à tout événement.

L'affréteur doit opérer le chargement et le déchargement dans les délais convenus ou d'usage (ordinairement 15 jours pour les marchandises au long cours et du grand cabotage et 3 jours pour le petit cabotage) qu'on appelle **Staries** ou jours de planches. Quand ces délais sont expirés, commence la période de retard qui donne lieu à des dommages-intérêts appelés **surestaries ;** si le retard se prolonge d'une manière exceptionnelle, il est dû des dommages-intérêts supplémentaires qu'on appelle **sur-surestaries** ou **contre-surestaries** ou simplement **contrestaries ;** ces sommes (arrêt de la Cour de Cassation, 9 mars 1881) doivent être considérées comme des accessoires du fret.

375. — Charte-Partie. La charte-partie est l'écrit (acte authentique ou sous seing privé) qui constate le contrat (ou convention) d'affrètement ou de nolisement.

L'expression de charte-partie vient de l'ancien usage consistant à

couper du haut en bas l'acte, ou charte, dressé en vue de la constatation d'un contrat, pour que chaque contractant eût une portion susceptible d'être rapprochée de l'autre, de telle sorte que l'adaptation des deux pièces, de la *charta partita* fût une garantie de véracité.

La charte-partie peut être passée devant notaire comme tout autre contrat ; elle est le plus souvent dressée par un courtier-maritime. Quand elle n'est pas établie sur papier timbré, la charte-partie est passible du timbre de dimension.

Le contrat d'affrètement ou charte-partie contient deux conventions : l'une qui donne droit d'occuper le navire dans la proportion et les conditions stipulées, l'autre qui est l'engagement de conduire au lieu convenu les marchandises chargées.

Toute charte-partie doit énoncer (art. 273 du code de commerce) :

Le nom et le tonnage du navire ;

Le nom du capitaine ;

Les noms du prêteur et de l'affréteur ;

Le lieu et le temps convenu pour la charge et pour la décharge ;

Le prix du fret ou nolis ;

Si l'affrètement est total ou partiel ;

L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Si le temps de la charge et de la décharge (art. 274) du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

Les chartes-parties débutent ainsi :

« Entre les soussignés..... demeurant à..... propriétaire du navire « le....., d'une part ;

« Et M..... demeurant à..... d'autre part ;

« 1° M..... propriétaire du navire le..... de la contenance de..... « tonneaux, mouillé au port de....., loue par ces présentes à M..... qui « accepte, ledit navire en totalité ;

« 2° Le présent affrètement est fait à destination de..... moyennant la « somme de..... francs ;

« 3° Le navire sera commandé par..... Capitaine, etc... »

376. — Bases sur lesquelles se calcule le fret (prix de loyer du bâtiment). Le prix du loyer de tout ou partie d'un bâtiment de mer est fixé au voyage, au mois, à forfait, au quintal ou au tonneau.

L'affrètement est *au voyage*, lorsque les parties conviennent d'un prix pour toute la durée d'un voyage : celui-ci comprend l'aller et le retour ou l'aller seulement.

L'affrètement est pour un *temps déterminé* lorsqu'il donne le droit d'employer le navire jusqu'à telle époque, il est *au mois* lorsqu'on payera tant par mois, quel que soit le nombre de mois.

L'affrètement est *à forfait*, lorsque le prix est fixé pour le transport en bloc des marchandises, sans qu'on établisse une relation de proportion entre le frêt et le poids ou volume des marchandises et la durée du voyage.

L'affrètement est *au quintal ou au tonneau*, lorsque le fret est fixé à raison de tant par quintal ou par tonneau d'affrètement.

L'affrètement est *pur et simple*, lorsque le contrat doit subsister, même au cas où le fréteur ne trouverait pas à compléter le chargement.

L'affrètement est à *cueillette* quand, au contraire, on convient qu'il sera résolu si, dans un délai convenu, l'armateur ne trouve pas à faire le plein de son navire.

377. — Connaissement. — Chapeau du capitaine. — Traite documentaire. Le connaissement qui se nomme aussi dans les ports de la Méditerranée police de chargement est un écrit qui constate la remise de la marchandise au capitaine ; c'est donc la reconnaissance que fournit le capitaine des marchandises qu'il a reçues pour en opérer le transport. Ce connaissement joue le rôle de la lettre de voiture dans les transports par roulage et dans les transports internationaux par chemins de fer régis par la convention et du récépissé dans les transports ferroviaires d'intérêt général ou d'intérêt local.

Le connaissement diffère de la charte-partie en ce que celle-ci sert à fixer les conditions de louage du navire, tandis que le connaissement sert à constater que les marchandises ont été chargées réellement ; c'est pour les affréteurs un titre qui rend le capitaine responsable envers eux pour les marchandises qu'il a reçues.

Le connaissement (art. 281 du Code de Commerce) doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter, et indiquer le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite ; le nom et le domicile du capitaine ; le nom et le tonnage du navire ; le lieu de départ et celui de destination ; le prix du fret (prix de transport de la marchandise) ; les marques et numéros des objets à transporter ; il peut être à ordre, ou au porteur ou à personne dénommée :

A ordre, il se transmet par endossement, comme une lettre de change ; c'est une des formes les plus usitées ;

Au porteur, c'est-à-dire sans indication de destinataire, toute personne qui le possède peut prendre livraison des marchandises qui y sont désignées ;

A personne dénommée, dans ce cas, le seul destinataire indiqué peut prendre livraison de la marchandise ; il n'est pas négociable.

L'article 282 du Code de Commerce prescrit de dresser quatre exemplaires du connaissement :

— Un pour l'armateur : il fait foi contre le chargeur en cas de contestation et produit les mêmes effets que la déclaration d'expédition délivré par l'expéditeur à l'occasion d'un envoi par voie ferrée ;

— Un pour le chargeur : il constitue, le cas échéant, un moyen de preuve contre l'armateur ; c'est l'équivalent du récépissé que l'on remet à l'expéditeur dans les transports par chemins de fer ;

— Un pour le capitaine : c'est le connaissement-chef ; il lui sert à mettre à jour la comptabilité du bord ;

— Un pour le destinataire qui est ordinairement remis au chargeur que le fait parvenir à la personne dont le nom figure au connaissement ; il investit l'ayant droit de la propriété de la marchandise et lui permettra d'en obtenir la délivrance à l'arrivée.

Le connaissement étant le plus souvent au porteur ou à ordre, le destinataire peut, alors que la marchandise est encore en cours de route, soit la vendre en cédant le connaissement — qui envoyé par courrier postal avant le départ de la marchandise arrive avant celle-ci à destination, — soit contracter un emprunt en le donnant en gage.

Pour les connaissements créés en France se rapportant à la navigation au long cours ou au grand cabotage l'original (connaissement chef) qui reste entre les mains du capitaine, doit être timbré à 4 fr. ; pour le petit cabotage à 2 fr.

Si l'expéditeur a besoin d'un 5e connaissement par exemple, le connaissement-chef est timbré supplémentairement à 1 fr. et le 5e connaissement porte une estampille de contrôle.

Tous les connaissements doivent être signés par le chargeur et :

a) Le connaissement-chef par le capitaine.

b) Les autres, à défaut du capitaine, par telle personne (ordinairement le représentant de la Compagnie de navigation chargée du transport) à qui le capitaine a donné procuration.

Les connaissements venant de l'étranger doivent être soumis au timbre avant tout usage en France ; le connaissement entre les mains du capitaine est soumis à un droit minimum de 2 fr. (représentant le timbre de ce connaissement) il en est de même de celui destiné au consignataire de la marchandise ; s'il est représenté plus de deux connaissements, il est perçu autant de droit de 1 fr. que de connaissements supplémentaires.

Le connaissement est une formule imprimée dont les clauses sont rédigées une fois pour toutes sans que le chargeur ait la liberté de les discuter ou de les modifier et sans que les responsabilités soient nettement établies.

Les connaissements, en effet, contiennent des clauses exonérant la responsabilité du capitaine ; ces clauses sont presque toujours les suivantes :

Le capitaine et la Compagnie ne sont pas responsables des risques et fortunes de mer, arrêts et réquisitions de gouvernement ou des autorités militaires, faits de guerre, prises, piraterie et vols à main armée sur terre et sur mer, ni d'aucune de leurs conséquences, de l'abordage, du feu, à terre ou en magasin, à bord ou dans les allèges, des pertes ou avaries occasionnées par des accidents de machines ou de chaudières, par la vapeur, la pluie ou les fuites d'eau, des dommages causés par les rats ou la vermine, des suintements, écoulements accidentels des pompes en marche, rouille, mouillure par eau douce et de mer, buée de cale, chaleur des machines, condensation, ni des avaries résultant du contact ou de l'évaporation des autres marchandises ou de la pression du chargement, du jet, du dépérissement de toute nature provenant du vice propre, du bris ou des vices cachés du navire et de la machine, dégradation de la tôle ou des rivets, des collisions, échouages,

ni de tous autres risques ou accidents de mer, terre ou rivière ou de navigation quelconque, de quelque nature qu'ils soient ou de quelque façon qu'ils se produisent et de tout cas de force majeure.

Ils n assument aucune responsabilité pour les risques des marchandises et valeurs en allèges, dans le magasins, avant et à l'embarquement ou au débarquement, ni pour les risques ou accidents résultant de rupture de treuils, cordes et élingues, ou survenus pendant le chargement, déchargement ou transbordement, que ces opérations soient faites au moyen d'embarcati ns du bord ou d'allèges appartenant au port. Cette réserve est applicable également aux groupes, diamants et autres objets de valeur.

Ils ne sont pas responsables de la casse ou rupture des objets fragiles, ni de ceux en terre, marbre, albâtre, en fonte ou verrerie, ni du coulage des liquides, ni de la mortalité ou accidents survenus aux animaux, pour quelque cause que ce soit, pendant l'embarquement, le débarquement ou en cours de voyage, de la détérioration résultant de la nature de la marchandise ni de celle des fruits, légumes frais, gibier, du poids, de la mesure, du contenu et de la valeur des colis, n'acceptant, quand à ce, aucune responsabilité tirée des énonciations du connaissement, ni du défaut, ainsi que de la non identité des marques et numéros. Les frais de réparations aux colis, lors de leur débarquement ou transbordement, sont à la charge de la marchandise et doivent être remboursés par les destinataires à la Compagnie. Les fûts vides sont transportés sans garantie de conditionnement.

Ils ne répondent pas non plus de la perte ou des avaries des marchandises en balles ou en sacs, des pertes, des avaries et manquants causés par défaut ou erreur d'estampille, l'insuffisance ou la déchirure des emballages, des retards ou substitutions occasionnés par l'absence, l'oblitération ou les erreurs dans les marques, contremarques, estampilles, adresses, numéros, fausses désignations ou différence dans les marques d'un même lot, tous les colis devant être distinctement marqués et porter le nom de destination.

La Compagnie ne répond pas des barateries, vices d'arrimages, fautes ou négligences quelconques du capitaine, du pilote, des hommes d'équipage, mécaniciens, chauffeurs, ouvriers de terre, etc... ou de toutes autres personnes placées sous les ordres du capitaine, ou embarquées ou employées à bord du navire ou des chalands et gabares, à quelque titre que ce soit, tant dans l'exploitation commerciale que pendant la navigation ou dans le port, dans la direction, la manœuvre ou la conduite du navire quelles qu'en soient les conséquences. La présente clause est applicable aux Compagnies correspondantes.

La Compagnie n'assume aucune responsabilité pour le cas où la coïncidence entre deux de ses steamers ou avec les steamers des autres Compagnies avec lesquelles existent des correspondances indiquées dans les livrets ne se réaliserait pas ; elle ne garantit pas la place sur le steamer devant recevoir en transbordement. Les marchandises non transbordées seront emmagasinées, et mises à terre ou à flot aux risques des destinataires, mais aux frais de la Compagnie, et les destinataires ou propriétaires seront sans recours contre elle, quelles que soient la cause et la durée de séjour au port de transbordement, de même qu'ils devront rembourser les frais de douane et d'entrepôt.

Les chargeurs sont responsables vis-à-vis de la Compagnie ou de ses agents de tous dommages, frais et amendes auxquels ils se trouveraient

exposés par suite de déclaration fausse ou incomplète dans le contenu des colis, et l'armateur aura recours sur la marchandise pour en obtenir le remboursement. La Compagnie et ses agents pourront exercer leur recours contre les expéditeurs et les destinataires, solidairement responsables, pour tous frais quelconques au cas où la marchandise serait confisquée ou ne suffirait pas à les couvrir. La Compagnie ne répond pas des pertes, confiscations ou amendes pouvant résulter des règlements de douane à l'étranger.

Le Capitaine et la Compagnie se réservent de faire procéder soit au départ, soit à l'arrivée, à la vérification du poids et du contenu des groups, objets de valeur, ainsi que de tous autres colis ou marchandises. Toute fausse déclaration sur la valeur, le contenu, le poids, le nombre, la nature où la quantité des colis, groups et objets de valeur sera passible du double fret qui aurait dû être perçu, sans préjudice des dommages-intérêts que la Compagnie se réserve expressément de réclamer.

La Commission de révision du Livre II du Code de commerce, qui fonctionne au sous-secrétariat d'Etat de la Marine marchande, étudie un nouveau Code commercial maritime ; entre autres modifications, il est question de la réforme des clauses d'exonération des connaissements.

Cette réforme a pour but de supprimer la restriction de ces clauses d'exonération de responsabilité ; il en résulterait que seraient considérées comme nulles et non avenues toutes clauses qui, dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime (autre que la charte-partie) créé en France, auraient directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur de la responsabilité que, de droit commun, le contrat de transport fait naître à la charge des transporteurs.

Depuis fort longtemps, les Chambres de Commerce réclament l'intervention du législateur à ce sujet. Pour leur donner satisfaction, M. de Monzie déposa le 13 décembre 1913 sur le bureau de la Chambre des Députés une proposition de loi limitant les clauses des connaissements dans le domaine de la navigation réservée (1).

La Commission de révision dont nous venons de parler a voté le principe de la limitation par voie législative des clauses des connaissements ; elle a adopté en conséquence la proposition de loi de M. de Monzie, mais a demandé qu'elle soit étendue à la navigation internationale.

Chapeau du capitaine. — La pratique maritime ajoute à la créance du fret (prix de transport des marchandises) certaines créances accessoires qui ont le même caractère.

Parmi ces créances accessoires on peut citer celle appelée « chapeau du capitaine » ; elle est stipulée dans presque tous les connaissements sous forme d'un tant pour cent du fret.

Traité documentaire. — Souvent le chargeur épingle le connaissement à remettre au destinataire en même temps que la police d'assu-

(1) La navigation réservée est celle qui est réservée aux navires battant pavillon français (le cabotage par exemple).

rance concernant la marchandise, à une traite tirée sur le destinataire pour le montant de l'envoi et dont l'échéance est à vue. Une telle traite, dite traite documentaire, trouve facilement un escompteur ; elle est ensuite acheminée vers le lieu de résidence du destinataire auquel le connaissement et la police d'assurance ne seront remis qu'après qu'il aura payé ou au moins accepté la traite.

378. — Les trois acceptions du mot « Fret ». 1° Le fret ou nolis est le prix de louage du navire, réglé par les conventions des parties, constaté par une charte-partie. Le propriétaire du navire ou son représentant est le fréteur, le ou les chargeurs sont des affréteurs.

Le fret dû s'établit de plusieurs manières : en France, c'est généralement à la tonne de 1000 kg. ou au mètre cube ; en Angleterre, l'unité est la tonne de 40 pieds cubes (le mètre cube = 35,316 pieds cubes).

2° Le fret désigne plus spécialement aussi le prix de transport des marchandises. Le calcul du fret se fait en général au tonneau, c'est-à-dire d'après le nombre de tonneaux d'affrètement des marchandises embarquées ; d'autres modes de calcul sont usités pour certaines marchandises : le fret peut être calculé au quintal (50 kg.) (1), d'après le poids brut de la marchandise ; on trouve également un calcul de fret au mètre cube ou à l'hectolitre ; enfin, dans des cas exceptionnels, le fret est fixé à la pièce et on tient compte quelquefois de la valeur, s'il s'agit de matières précieuses.

3° Par confusion, on désigne souvent sous le nom de fret les marchandises elles-mêmes (la cargaison) qui ont le fret à payer.

379. — Circonstances qui influent sur le cours du fret (prix de transport des marchandises par mer). Les prix de transport par mer, des marchandises sont librement débattus entre les intéressés, comme les prix de transport sur les routes, les rivières et les canaux.

Les circonstances qui influent sur le cours des frets ont été exposées lumineusement par M. Colson, dans son Traité des Transports et Tarifs ; le passage sur la matière est à citer en entier :

Le fret est donc sujet aux plus grandes et aux plus brusques variations. Non seulement l'activité des transactions commerciales peut amener dans les prix, d'une année à l'autre, des variations générales, allant du simple au double, mais en outre, sur un point déterminé, quand les navires surabondent ou font défaut, des écarts plus considérables encore peuvent se produire subitement. L'intérêt qu'attachent les commerçants à profiter d'une hausse momentanée sur un marché lointain, pour y écouler une marchandise, fait qu'ils n'attendent pas volontiers que la connaissance des besoins constatés ait fait affluer les navires au port expéditeur : ils se disputent parfois ceux qui sont présents, en offrant des prix hors de toute proportion avec les prix ordinaires. Inversement, la présence dans un port où il y a peu d'expéditions

(1) Qu'il ne faut pas confondre avec le quintal métrique (100 kilog).

à faire, de plusieurs navires vides qui se disputent le fret ou plutôt la marchandise, faute duquel ils devront partir sur lest, peut y amener momentanément une dépression excessive des prix.

Les prix de transport par mer — surtout pour les marchandises — sont donc soumis à des influences commerciales très variables et très diverses.

En premier lieu, il importe de remarquer que le fret ne varie que dans une mesure restreinte avec la valeur des marchandises, car cette valeur n'influe guère sur le prix de revient du transport, l'assurance se comptant en dehors; il n'y a lieu que de tenir compte du soin un peu plus grand exigé par les marchandises ayant peu de densité et surtout de la place occupée par les marchandises ayant un emballage volumineux. On fait souvent trois prix, pour les marchandises fines, ordinaires ou communes, et l'on se réserve de taxer chaque expédition à la tonne ou au mètre cube, au choix du transporteur.

Le second trait caractéristique des transports par mer, c'est que le prix n'est nullement proportionnel à la distance. Dans les frais d'un voyage par mer, les charges terminales (1) qui grèvent le départ et l'arrivée, entrent pour une part assez considérable : l'immobilisation des navires dans les ports, soit dans l'attente d'une cargaison, soit pendant le chargement, grève également les entreprises maritimes de frais très lourds. Il en résulte que, dans les dépenses de ces entreprises, la partie constante est très importante relativement à la partie proportionnelle à la longueur des parcours; aussi, quand on compare les frets payés pour des trajets très différents, trouve-t-on qu'ils répondent généralement à un prix par kilomètre infiniment plus bas pour les grands parcours que pour les petits. C'est ce qui explique que la navigation maritime effectue des transports considérables à des distances qui, par tout autre mode de locomotion, ne pourraient être franchies qu'exceptionnellement et seulement par des marchandises précieuses.

Au départ de ports, même assez voisins, le cours des frets sur une même région varie suivant la situation spéciale de chacun d'eux, quand les ententes n'y mettent pas obstacle. Le fret sur l'Amérique du Nord n'est pas le même, par exemple, à Anvers ou à Liverpool qu'au Havre.

Les ports les plus importants, ceux où l'on trouve les départs les plus fréquents, sont généralement ceux qui ont les frets les plus bas. A cet égard, la concentration du commerce maritime est un élément de force considérable.

Parmi les causes principales qui agissent sur la fréquentation d'un port, et par suite sur ses frets, il faut compter la facilité plus ou moins grande qu'ont les navires à y trouver du fret (cargaison) de retour.

Les prix de transport peuvent tomber très bas pour les marchandises chargées comme fret de retour dans le sens où le trafic est inférieur à la place offerte, mais dans l'autre sens, les prix s'élèvent proportionnellement, puisque les navires importateurs ont la perspective d'aller sur lest dans un pays voisin chercher un fret important de retour. La navigation tend toujours à se porter de préférence vers les ports où ce fret de retour existe.

La nature du trafic prédominant dans chaque port influe également sur les cours du fret applicable à chaque espèce de marchandises. Pour utiliser toute sa capacité de transport, il faut qu'un navire ait un chargement de densité moyenne : avec des poids lourds seulement, il arriverait à sa limite de

(1) Voir page 381 ce qu'on entend par charges terminales.

charge avant d'être rempli : avec des marchandises légères, il n'aurait plus de vide longtemps avant d'être chargé de tout le poids qu'il peut porter.

380. — Manifeste d'entrée. — Manifeste de sortie. Les marchandises importées par mer donnent lieu en matière de douane, à une double déclaration : elles doivent d'abord être inscrites au **manifeste** du navire et ensuite déclarées en détail pour l'acquittement des droits, la mise en entrepôt de douane ou la réexportation.

Le manifeste est l'état général de la cargaison ; il est désigné aussi sous le nom de déclaration sommaire.

Le premier acte d'un capitaine vis-à-vis de la douane est le dépôt de son manifeste au bureau de cette administration ; ce dépôt doit, sous peine d'amende, être effectué dans les 24 heures de l'arrivée du navire (dimanches et jours de fêtes non compris), à moins que le navire ne soit soumis à une quarantaine à son arrivée au port.

Le manifeste doit indiquer le nombre de colis formant la cargaison du navire, la nature de cette cargaison avec les marques et numéros en toutes lettres des caisses, balles, barils, fûts, etc... ; il n'est pas nécessaire que ce document dénomme les marchandises dans les termes du tarif des douanes ; il ne doit indiquer que la nature de celles-ci et n'assigne aucun régime aux marchandises qui y sont mentionnées.

Si le navire est sur lest (c'est-à-dire sans cargaison) ; le capitaine n'en doit pas moins, dans les 24 heures, déposer un manifeste qui devra mentionner, à défaut de marchandises proprement dites, les provisions de bord existant au moment de l'entrée du navire dans le port.

Manifeste de sortie. — Aux termes de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1836, aucun navire, français ou étranger, chargé ou sur lest, ne peut sortir d'un port de France sans être muni d'un manifeste visé par la douane.

Bien que les marchandises exportées par mer fassent l'objet d'une déclaration en détail, le manifeste de sortie ou d'exportation n'est autre chose qu'un papier de bord, soumis pour la police de la navigation au visa du service des douanes, mais il ne remplit jamais le rôle de déclaration sommaire. Ce manifeste n'est achevé qu'après le dépôt en douane de toutes les déclarations en détail relatives à la cargaison ; au lieu de précéder les déclarations, comme le manifeste d'entrée, il en est la conséquence et le résumé.

Toute opération d'embarquement fait l'objet :

a) D'un permis d'embarquement s'il s'agit de marchandises pour l'étranger (Marseille-Gènes) ;

b) D'un passavant, s'il s'agit de marchandises pour un port de la Métropole (Le Havre-Bordeaux) ou destinées aux colonies françaises ;

Pièces établies par le chargeur et qui constituent la *déclaration d'embarquement*. Elles restent entre les mains de la douane du port d'embarquement c'est au moyen de ces pièces que sont établis les manifestes de sortie. Elles

sont ordinairement établies en double en ce qui concerne les envois pour l'Algérie et la Tunisie, le double accompagne les marchandises et revient ensuite, dûment déchargé, au lieu d'origine.

381. — Opérations des navires dans un port. — Formalités à remplir. - Rapports avec la douane. Aux termes des prescriptions douanières (loi du 6-22 août 1791) les marchandises arrivées par mer donnent lieu à une double déclaration ; nous avons vu en effet qu'elles doivent être d'abord inscrites au manifeste du navire puis être déclarées en détail et que le premier acte d'un capitaine vis-à-vis de la douane est le dépôt de son manifeste au bureau de cette administration, ce dépôt devant être effectué dans les 24 heures (non compris les dimanches et jours fériés) de l'arrivée du navire.

Les marchandises sont ensuite déclarées en détail soit pour la consommation (payement des droits) la mise en entrepôt de douane ou la réexportation, la loi exigeant en effet que dans les trois jours qui suivent le dépôt du manifeste les marchandises aient reçu une destination.

Chaque déclaration en détail — qui doit donner toutes les indications utiles : marques et numéros des colis, poids brut et net de la marchandise, sa valeur, sa provenance, son origine, en un mot tous renseignements nécessaires pour l'application des droits de douane — donne lieu à la délivrance d'un permis de débarquer qui est inscrit en marge de cette déclaration. Ce permis n'est donc pas afférent à toute la cargaison, il ne s'applique qu'aux marchandises portées sur une même déclaration de détail et doit, par suite, être délivré dès l'enregistrement de cette pièce. Aucune marchandise ne peut donc être débarquée sans un permis, mais il est à considérer que la seule possession de ce titre ne suffit pas pour légitimer le débarquement. La présence de préposés de douane est nécessaire, et le capitaine ou le consignataire qui ferait mettre à terre, avant que les préposés chargés d'en surveiller le déchargement fussent rendus à leur poste, encourrait la même peine que s'il les avait débarquées sans permis.

Mais l'obligation imposée par la loi de 1791 de n'opérer un déchargement qu'au vu d'un permis délivré après dépôt d'une déclaration de détail suivant elle-même le dépôt du manifeste, n'a pu se concilier avec les exigences du commerce ; il a fallu trouver dès lors un *modus vivendi* permettant à la fois de laisser effectuer sans délai le déchargement des navires et de conserver au Trésor les garanties que lui accorde la loi.

L'administration des douanes a été ainsi amenée à permettre les débarquements dès la remise en douane d'une déclaration sommaire, copie du manifeste, et l'emmagasinement des marchandises dans des locaux qui ont pris la dénomination de **tentes ou magasins-cales**. Ces locaux, fournis par les intéressés et agréés par la douane, sont réputés être la cale même du navire. Les marchandises en sont extraites pour la vérification au vu de permis réguliers de débarquement ou plutôt de permis de sortie de tente ou magasin-cale, et la régularisation des déclarations sommaires est opérée comme s'il s'agissait de la sortie du bord ; à cet effet, les capi-

taines, armateurs ou Compagnies de navigation, qui demandent à jouir de cette facilité, souscrivent des soumissions cautionnées par lesquelles ils s'engagent à supporter toutes les conséquences des irrégularités constatées à la sortie des magasins-cales ou à la suite des recensements qui y seraient faits, comme si ces irrégularités avaient été relevées au moment de la mise à terre.

Cette pratique a été sanctionnée par le décret du 18 avril 1897 aux termes duquel l'Administration des douanes peut autoriser le débarquement des marchandises avant le dépôt des déclarations de détail, à charge pour les bénéficiaires de cette autorisation de fournir au bureau des douanes, à titre de déclaration sommaire, le nombre d'expéditions du manifeste que le service juge nécessaire.

382. — Courtiers maritimes. — Consignataires de navires. — Consignataires à la cargaison.

Courtiers maritimes. — Le courtier maritime est en fait un intermédiaire qui s'emploie, contre rétribution appelée courtage, à la conclusion de diverses opérations commerciales, en rapprochant les unes des autres les parties intéressées ; le courtier maritime fait le courtage des affrètements (contrats de louage des navires) ; il a en outre seul le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; il constate enfin le cours du fret ou nolis (prix de louage des navires).

Consignataires de navires. — Consignataires à la cargaison. Il faut distinguer entre le consignataire unique à la cargaison et le consignataire de navires.

Le consignataire à la cargaison est celui qui est porteur de tous les connaissements relatifs aux marchandises débarquées dans un port français ; mais pour que le consignataire unique à la cargaison puisse exercer les droits attachés à cette qualité, il faut que celle-ci ne soit pas fictive et que notamment il n'existe pas, à côté du connaissement général du consignataire, d'autres connaissements aux mains des destinataires du chargement. Le consignataire unique de la cargaison peut donc faire lui-même en douane, à l'entrée du bâtiment, les déclarations et démarches nécessaires.

Le consignataire de navires est généralement désigné sous le nom de *consignataire de la coque* ; il n'a aucun droit sur la cargaison et aucun titre ; dès lors, pour intervenir dans les formalités y relatives (Cour de Cassation 27 décembre 1873). Le consignataire du navire ne peut naturellement ni le vendre, ni l'hypothéquer, ni en disposer d'une façon quelconque, il est constitué pour veiller : à la délivrance des marchandises dont le navire répond, aux réparations, travaux d'entretien et approvisionnements du navire, aux besoins de l'équipage ; pour faire les avances nécessaires, encaisser le fret (prix de louage du navire) et pour acquitter les droits auxquels le navire est soumis, notamment ceux du pilotage dont

il est personnellement responsable et pour lesquels il doit faire au bureau de pilotage ou à celui du capitaine de port les déclarations nécessaires. Il pourvoit, en un mot, à tous les besoins et veille à l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires pour que le navire puisse achever rapidement et en bon état son voyage ; le tout comme le ferait l'armateur lui-même dont il tient ses pouvoirs.

383. — Contrat à la grosse. — Hypothèque maritime. On appelle **emprunt à la grosse ou prêt à la grosse aventure**, un contrat maritime très ancien par lequel une personne (prêteur ou donneur à la grosse) prête à un armateur, un capitaine ou un affréteur (emprunteur ou preneur à la grosse) une somme d'argent destinée à subvenir aux frais et aux nécessités d'une expédition maritime et sous les conditions d'une part, que le remboursement ne sera pas dû en cas de perte par fortune de mer (1), mais seulement en cas d'heureuse arrivée : d'autre part, que l'emprunteur joindra au remboursement du capital une somme (profit ou change maritime, intérêt ou profit nautique, prime de grosse) représentant les intérêts et les risques courus.

Le contrat à la grosse, qui doit être fait devant notaire ou sous-signature privée, constitue par lui même un acte de commerce pour les deux parties, qu'elles soient ou non commerçantes (art. 633 du Code civil ; il est généralement dressé en plusieurs exemplaires ; il doit énoncer (art. 311 du Code civil) : le capital prêté et le profit maritime (intérêt nautique, prime de grosse), les objets sur lesquels le prêt est affecté, les noms du navire et du capitaine, ceux du prêteur et de l'emprunteur, l'époque du remboursement etc.

Le contrat à la grosse est donc un prêt dans lequel le prêteur court les grosses aventures de mer et s'engage à ne rien réclamer si la chose en vue de laquelle le prêt est fait vient à périr, mais se réserve le droit si cette chose (navire ou cargaison) arrive à bon port, de réclamer, en outre de son capital, un intérêt plus ou moins élevé qu'on appelle, avons-nous vu, profit maritime.

Ce contrat est appelé à grosse aventure ou à la grosse par abréviation parce que le prêteur, courant risque de perdre la somme, la met effectivement à l'aventure.

Hypothèque maritime. — L'hypothèque maritime — qui peut être prise par l'Etat ou par des particuliers — a été créée en France par la loi du 10 décembre 1874 complétée par celle du 10 juillet 1886 : avant 1874, les navires ne pouvaient être affectés à la garantie d'une créance qu'au moyen du prêt à la grosse.

L'hypothèque est le droit réel appartenant à un créancier sur les immeubles affectés à l'acquittement de sa créance ; les effets de l'hypothèque

(1) Les fortunes de mer (accidents arrivant aux personnes ou aux choses naviguant sur mer) se distinguent en risques de paix, comme la tempête, l'échouement, etc..., et en risques de guerre, comme la prise.

maritime sont analogues à ceux de l'hypothèque immobilière. Une loi du 4 décembre 1913 a réorganisé le crédit maritime : les navires à voiles ou à vapeur de 5 à 20 tonneaux de jauge brute totale, ou les navires munis d'un autre moyen de propulsion mécanique de 3 à 20 tonneaux de jauge brute totale, sont susceptibles d'hypothèque au cours de leur construction ou pendant les 3 mois suivant leur mise en service ou la transformation de leur mode de propulsion, mais exclusivement au profit, soit du constructeur pour la garantie du paiement du prix de vente, soit des sociétés de crédit maritime ou de l'Etat, pour la garantie du remboursement de leurs prêts et avances.

Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie doit être rédigé par écrit ; mention en est faite sur un registre spécial qui aux termes de la loi (10 juillet 1885) est tenu par le Receveur des douanes dans la circonscription duquel le navire est en construction ou du bureau dans lequel le navire est immatriculé, s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation ; les receveurs des douanes remplissent donc les fonctions, dans l'espèce, de conservateurs des hypothèques.

Le sous-secrétaire d'Etat de notre marine marchande a déposé en juin 1917 sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi portant organisation du *crédit hypothécaire maritime*.

Ce projet confère au Crédit Foncier de France, sans aucun monopole, la faculté de consentir des prêts pour l'achat et la construction des navires de commerce et de pêche, jusqu'à concurrence d'un chiffre total de 200 millions de francs. Les garanties sont constituées par l'hypothèque à prendre, sur les navires ainsi que par une caution et un fonds spécial en cas d'insuffisance de ces couvertures ; les pertes seraient supportées moitié par l'Etat, moitié par le Crédit Foncier.

Dans les limites déterminées par la convention, le Crédit Foncier pourra émettre des obligations pour une somme égale au maximum des prêts ; la convention est passée pour une durée de vingt années.

Il y a lieu d'espérer, indique l'exposé des motifs, que ce nouveau mécanisme financier, dont bénéficieront surtout le moyen et le petit armement, contribuera efficacement à assurer le relèvement et le développement de notre flotte commerciale. Le projet a été renvoyé, pour examen, aux Commissions de la Marine marchande et du budget.

384. — Assurances maritimes. — Polices. — Avenants. — Courtiers d'assurances. — Police flottante. L'assurance maritime peut être ainsi définie : un contrat par lequel une personne, appelée « assureur », consent à indemniser une autre personne, appelée « assuré », du préjudice subi dans une expédition maritime, jusqu'à concurrence d'une indemnité fixée et moyennant le versement d'une prime.

L'assurance maritime est conclue en vue d'un risque éventuel et avant le risque ; elle ne peut produire ses effets que si la chose assurée est mise en risque. Le contrat d'assurance est donc un contrat aléatoire qui a pour but d'indemniser l'assuré d'un dommage résultant d'un cas fortuit.

Le prêt à la grosse et le contrat d'assurance ont une telle affinité qu'ils

se ressemblent en beaucoup de points : en effet, le prêteur et l'assureur courent les mêmes risques ; l'emprunteur et l'assuré ne se proposent pas de faire un gain, mais bien d'éviter une perte : le prêt à la grosse et l'assurance ne peuvent avoir lieu pour une somme supérieure à la valeur des choses exposées. Dans l'assurance, l'assureur s'engage à payer éventuellement une indemnité moyennant une prime promise.

Le contrat d'assurance est essentiellement, de la part de l'assuré, un contrat de prévoyance, un moyen de le garantir d'une perte, mais non à lui assurer un gain ; l'assureur, au contraire, moyennant une somme certaine que paie l'assuré, prend à sa charge les risques de la navigation et s'expose à payer une somme supérieure aux primes qu'il a touchées : il court la chance de faire un bénéfice ou une perte : le contrat d'assurance est pour lui un acte de spéculation, un acte commercial.

La chose assurée peut être :

Le navire lui-même (assurance sur corps).

La cargaison (assurance sur facultés).

Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit ; l'écrit qui constate le contrat s'appelle **police d'assurance** : la police, qui peut être complétée par des **avenants**, peut être rédigée par les parties elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un notaire ou même d'un courtier.

La police d'assurance doit contenir les énonciations suivantes : date et jour du contrat, noms et qualités des parties, nom et désignation du navire, nom du capitaine, lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, port d'où le navire a dû ou doit partir, ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, somme jusqu'à concurrence de laquelle est faite l'assurance, prime ou coût de l'assurance, etc... (art. 332 du Code de Commerce).

On fait souvent assurer une somme sur toutes les marchandises en général que l'on pourra charger ; on fait alors une **Police flottante**, destinée à assurer toutes les expéditions faites par un même chargeur dans un temps donné et jusqu'à concurrence d'un montant total maximum fixé d'avance ; lors de chaque expédition, le chargeur fait savoir à l'assureur la nature et la valeur de l'envoi au moyen d'un avenant ou **bulletin d'aliment**. Si l'assurance a été contractée sans désignation du nom du navire qui doit recevoir la marchandise assurée, l'assuré doit, quand celle-ci a été effectivement chargée, faire connaître à l'assureur le nom du navire transporteur au moyen d'un avis appelé **avenant d'application**.

La **police flottante** a été définie : un contrat d'assurance par lequel l'assuré fait garantir jusqu'à concurrence d'une somme déterminée toutes les marchandises qu'il pourra charger pendant une certaine période ou pour un voyage déterminé. Elle dispense les parties d'établir pour chaque expédition maritime une police distincte.

L'assureur répond : des pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, jet, prise, pillage, etc... ; l'assureur ne répond pas des avaries qui sont du fait de l'assuré, ni des dommages causés par le fait des propriétaires, affréteurs ou

chargeurs, ni des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de **baraterie**, s'il n'y a condition contraire ; ni des déchets, coulages, pertes qui sont dus au vice propre de la chose.

La **Prime d'assurance**, appelée par le Code de Commerce, « coût de l'assurance » est le versement effectué par l'assuré comme contre-partie de l'obligation éventuelle prise par l'assureur. Elle représente d'abord l'évaluation scientifique du risque, tout au moins d'une façon approximative, d'après un calcul de probabilité. Elle représente ensuite une partie des frais généraux assurés par l'assureur pour l'exercice de son commerce ; cette partie s'appelle la surcharge de la prime.

Les assurances sur facultés, c'est-à-dire sur marchandises, sont de règle en matière de transports maritimes. Dans la pratique, l'armateur, agissant comme mandataire du chargeur, se charge lui-même d'assurer les marchandises qui lui sont confiées pour le transport. La prime et les frais d'assurance sont alors mentionnés sur le connaissement.

Les grosses assurances sont faites par l'entremise des courtiers d'assurances maritimes qui sont d'ailleurs chargés de constater le cours des primes, cette constatation est généralement faite deux fois par an.

Les règlements des comptes entre assurés et assureurs portent le nom de **dispache** ; on appelle **dispacheurs** ceux qui font profession de dresser ces règlements.

385. — Avaries aux navires et aux marchandises. — Baraterie. — Jet à la mer. — Abordage. — Echouage. — Echouement. — Epaves. L'expédition maritime est bien souvent la source de pertes, de dommages et de frais pour le navire et la cargaison. Ces risques portent le nom de *risques ou fortunes de mer* et les dommages qu'ils causent, le nom d'*avaries*.

Parmi les risques qui menacent l'expédition maritime, il n'en est pas de plus grave que l'abordage.

Les risques de mer sont énumérés par l'article 350 du Code de Commerce ; l'énumération comprend à la fois les risques qui sont causés par la mer elle-même (tempête, naufrage, échouement) et les risques qui se produisent sur mer et qui ont pour objet un fait de l'homme (abordage, jet), un cas fortuit (incendie), ou l'intervention d'une puissance ennemie (prise arrêt, déclaration de guerre, pillage).

Tous ces risques sont considérés comme risques de mer parce qu'ils se produisent à l'occasion d'une expédition maritime.

Le règlement des avaries à la charge des assureurs en matière maritime est une opération qui demande une connaissance étendue des choses de la mer.

Il y a trois sortes d'*avaries* ayant chacune un régime différent :

1° *Les avaries dites simples ou particulières* qui représentent le dommage matériel en quantité ou en qualité, causé par un événement de mer, soit à une partie quelconque du chargement ;

2° *Les avaries dites communes ou grosses* qui représentent les dom-

mages subis ou les dépenses faites dans l'intérêt commun du navire ou de la cargaison (navire échoué, dépenses pour la remise en état) ;

3° *Les avaries de frais* qui visent des dépenses faites, sans cumul d'un dommage matériel subi, soit par le navire, soit par le chargement (échouage du navire par suite de la gelée du port, débarquement du chargement, rechargement, dépenses occasionnées).

Baraterie. — La baraterie consiste dans des fautes intentionnelles du capitaine ou des gens de l'équipage, qui ont pour conséquence de causer des avaries au navire ou aux marchandises. D'après l'article 353 du Code de Commerce, l'assureur n'est pas tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie, s'il n'y a convention contraire inscrite dans la police d'assurance.

Jet à la mer. — Le jet à la mer est le type même de l'avarie commune ou grosse dont il est le genre le plus caractérisé.

Si par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine (art. 410 du C. de C.) se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter à la mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui peuvent se trouver dans le navire, et dans tous les cas des principaux de l'équipage ; s'il y a diversité d'avis, celui du capitaine est suivi.

La nécessité d'un péril imminent et la volonté de s'y soustraire sont essentiels pour que le jet ait le caractère de l'avarie grosse.

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération qui exprime les motifs qui ont déterminé le jet et la nomenclature des objets jetés ou endommagés ; au premier port où le navire aborde, le capitaine affirme, dans les 24 heures de son arrivée, les faits contenus dans la délibération.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement à la diligence du capitaine et par experts nommés soit par le Président du Tribunal de Commerce, soit par le Juge de paix ou, si le déchargement a lieu à l'étranger, par le Consul de France ou le magistrat du lieu ; lesquels experts font la répartition des pertes et dommages.

Abordage. — L'abordage maritime est le heurt ou le choc de navires l'un contre l'autre en mer, ayant déterminé des dommages soit aux navires, soit aux marchandises, soit aux personnes.

L'abordage peut être fortuit ou est dû à une faute ; il peut encore être douteux quant aux causes l'ayant provoqué. c'est le cas de l'abordage appelé parfois mixte ou douteux.

Dans le premier cas (*abordage fortuit*) le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Dans le second cas (*abordage fautif*) le dommage est payé par celui qui l'a causé. S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages et la charge en est répartie entre les navires proportionnellement à la gravité des fautes respectives.

Enfin, dans le troisième cas (*abordage mixte ou douteux*), en bonne

logique, chacun devrait supporter son dommage, mais cette règle, qui est admise par presque toutes les législations étrangères, n'est pas celle de notre Code de Commerce qui décide (art. 407) que, s'il y a doute sur les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion.

Le Code de Commerce ne visant que les dommages causés aux navires, ceux causés aux marchandises et à la personne des marins ou passagers sont régis par le droit commun : en cas d'événement fortuit, chacun supporte son dommage ; il en est de même en cas de doute sur les causes de l'abordage, ici point de partage par moitié ; en cas de faute, les conséquences en sont supportées par qui en est directement ou civilement responsable.

Echouement. — Echouage. — L'échouement peut être accidentel ou volontaire. Dans ce dernier cas, qui a pour cause ordinaire l'intention d'éviter une perte ou un accident grave, l'événement s'appelle échouage.

L'échouement accidentel est fréquent dans la navigation maritime ; si le navire se retire par ses propres moyens, ou est retiré avec aide et sans dommage sérieux, c'est un échouement simple ; si l'échouement occasionne un bris, c'est l'échouement avec bris, donnant ouverture au droit de délaissement, c'est-à-dire d'abandon du navire aux créanciers, ce qui libère le propriétaire du navire à l'égard des créanciers.

Epaves. — Les marchandises sauvées des naufrages ou rejetées par les flots sur le littoral constituent des épaves.

En cas de non revendication des épaves, celles-ci sont vendues par le service de la marine et le produit de la vente n'est appliqué aux droits de douane (s'il s'agit d'épaves d'origine étrangère) qu'après le prélèvement des dépenses inhérentes en sauvetage, à la conservation et au transport de l'épave sur le lieu de vente. Si après prélèvement des frais et des droits de douane (s'il y a lieu) il reste un excédent, il est versé à la caisse de la marine pour être tenu à la disposition des intéressés.

Si les épaves sont réclamées par leurs propriétaires, elles sont affranchies de tous droits de douane lorsqu'elles sont d'origine française ; celles d'origine étrangère ou provenant de navires étrangers sont soumises aux droits.

386. — Conditions qu'un navire doit remplir pour naviguer. — Droits de visite. En vue d'assurer la sécurité de la navigation maritime, l'article 225 du Code de Commerce édicte qu'aucun navire ne peut prendre charge sans avoir été au préalable visité par une Commission technique chargée de reconnaître l'état du bâtiment.

La loi du 17 avril 1907 ordonne que tous les navires de plus de 25 tonneaux de jauge brute soient examinés une fois par an, et dans l'intervalle toutes les fois que l'administration de l'inscription maritime le juge utile, en raison de grosses avaries ou de notables changements dans leur construction ou dans leur aménagement.

Quatre sortes de visites sont prévues :

a) Les visites avant mise en service.

Aucun navire français ou nouvellement francisé, à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce, de pêche ou de plaisance, jaugeant brut plus de 25 tonneaux ne peut être mis en service sans un permis de navigation délivré par l'autorité maritime après une visite effectuée par une Commission spéciale destinée à s'assurer qu'il réunit toutes les conditions nécessaires pour pouvoir prendre et tenir la mer.

D'autre part, aucun navire étranger ne peut embarquer des passagers dans un port français s'il n'a été soumis aux mêmes constatations, à moins que le capitaine ne soit porteur d'un certificat de son Gouvernement reconnu par le Ministre de la Marine, équivalant aux certificats de visite français et à la condition qu'il appartienne à un pays accordant une faveur analogue à nos bâtiments de commerce.

b) Visites périodiques et après avaries graves ou changements notables.

Les navires français doivent, après leur mise en service, être examinés dans les ports de la métropole et dans ceux des colonies désignés par décret, lorsque 12 mois se seront écoulés depuis la dernière visite qu'ils auront subie. Ils seraient encore soumis à examen si, dans l'intervalle, ils avaient souffert d'avaries graves ou reçu des changements notables dans leur construction ou dans leur aménagement. Enfin les armateurs peuvent toujours demander que leurs navires soient visités.

Sont également soumis aux visites annuelles et aux visites après avaries graves ou après changements notables, les bâtiments étrangers prenant des passagers dans les ports français, étant d'ailleurs entendu que la cause de dispense énoncée au dernier alinéa du § *a* s'applique aussi bien à ces sortes de visites qu'à celles qui précèdent la mise en service.

c) Visites de partance.

Tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long cours, au cabotage national ou international, ou pour une campagne aux grandes pêches, doit subir une visite ayant pour objet de contrôler s'il se trouve dans de bonnes conditions de conservation et de navigabilité, si les machines motrices et autres appareils mécaniques ne présentent rien de défectueux, si les instruments nautiques fonctionnent régulièrement, etc. Ces visites ne sont obligatoires qu'une fois par mois mais peuvent porter à tout moment sur les navires présents dans le port. Celles qui sont fait en surnombre ne donnent pas lieu à perception de droits.

d Visites exceptionnelles.

Enfin, tout navire signalé comme se trouvant dans de mauvaises conditions de navigabilité, d'hygiène ou d'approvisionnements en vivres ou en boissons, peut être visité, si la plainte adressée à l'Inspecteur de la

navigation maritime énonce des faits précis et circonstanciés, si elle est signée par au moins trois membres de l'équipage et si elle parvient à temps pour que le départ du port ne soit pas retardé.

L'article 52 de la loi du 17 avril 1907 fixe comme suit le taux et la quotité des droits afférents aux visites de sécurité de la navigation maritime, qui sont établis par les agents du département de la Marine et perçus par le service des douanes :

a) Visites avant mise en service et visites périodiques : 0 fr. 05 par tonneau de jauge brute pour les navires armés au long cours ;

0 fr. 03 pour les navires armés au cabotage ou à la pêche.

b) Visites de partance : 20 francs par visite pour les navires, de quelque nationalité qu'ils soient, armés au long cours ou au cabotage international ;

10 francs pour ceux qui sont armés au cabotage national.

Les visites de partance faites aux navires armés pour la grande pêche sont gratuites, de même que celles facultativement faites aux navires armés au bornage ou à la petite pêche.

c) Visites exceptionnelles : 20 francs par visite pour les navires armés au long cours ou au cabotage international.

10 francs pour les navires se livrant à toutes autres navigations.

Le droit est à la charge des armateurs, sauf le cas où il résulte d'une visite provoquée par une réclamation de l'équipage, reconnue non fondée ; dans ce cas, le montant en est retenu par les soins de l'administrateur de l'inscription maritime sur les salaires des plaignants de mauvaise foi.

387. — Droits perçus dans les ports par l'Etat et par les Chambres de Commerce. — Droits de francisation. — Droits de congé. — Droits de passeports. — Droits de quai. — Taxes locales. Antérieurement à la Révolution, les droits généraux de navigation étaient perçus par les officiers de l'amirauté pour le compte du Grand Amiral de France. Une loi du 13 août 1791 institua pour la perception de ces droits des Receveurs élus par « les juges au commerce ». Peu de temps après, le recouvrement des droits de navigation fut confié aux Receveurs des Douanes.

Droit de francisation. — Ce droit est la conséquence du principe que tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord un acte de francisation. Ce droit est gradué suivant le tonnage des bâtiments de la façon suivante :

Navires de moins de 100 tonneaux . .	0f 108	par tonneau
— de 100 à 200 — . .	21 60	par navire
— de 200 à 300 — . .	28 80	—
— de 300 tonneaux et au-dessus.	28 80	—

et 7 fr. 20 par chaque 100 tonneaux ou fraction de 100 tonneaux au-dessus de 300.

Le droit de francisation est calculé sur le tonnage net. Il constitue, à proprement parler, non une taxe fiscale, mais une redevance attachée à

l'accomplissement d'une formalité ; aussi doit-on le percevoir en cas de renouvellement d'un acte de francisation qui a été perdu ou de francisation nouvelle d'un navire, vendu à l'étranger ou capturé qui serait autorisé à reprendre le pavillon français.

Le droit de francisation n'est pas perçu pour les bâtiments attachés aux ports algériens.

Droit de congé. — L'acte de francisation se donne au navire, le congé se délivre au capitaine qui le commande : le premier constate que le navire est français, le second déclare que, les formalités requises ayant été observées, il a droit de naviguer sous pavillon national.

Aucun bâtiment français ne peut sortir du port sans congé : celui-ci est valable pour un an, lorsque le même navire ou la même embarcation fait plusieurs voyages dans l'année. Dans ce dernier cas, le renouvellement du congé n'a lieu qu'au moment du départ pour un nouveau voyage.

Le droit de congé est fixé comme suit :

1° A 7 fr. 20 pour les navires de 50 tonneaux et au-dessus, et même pour ceux de 30 à 50 tonneaux ne se livrant pas à la pêche sur les côtes de France :

2° A 3 fr. 60 pour les bateaux de 30 à 50 tonneaux faisant la pêche sur les côtes de France et pour tout bâtiment ponté au-dessous de 30 tonneaux non affecté à la petite pêche ;

3° A 1 fr. 20 pour tout bâtiment au-dessous de 30 tonneaux se livrant à la petite pêche et pour tout bâtiment non ponté au-dessous de 30 tonneaux non affecté à la pêche.

Les bateaux français de tout tonnage, y compris les bateaux pêcheurs et les allèges, acquittent en Algérie un droit annuel de congé de un franc (Ordonnance du 16 décembre 1843).

Droit de passeport. — Le passeport est un permis de mettre en mer qui doit faire connaître qu'un bâtiment étranger sort de France, qu'il a acquitté les droits de navigation et que les opérations qu'il a effectuées sont régulières. En un mot, le passeport est pour un navire étranger ce que le congé est pour un navire français.

Tout navire étranger, même entré en relâche forcée ou pour se ravitailler doit en être pourvu à sa sortie d'un port français, soit ou non qu'il existe des traités de commerce avec le pays auquel il appartient.

Le droit de passeport est de 1 fr. 20 pour les bâtiments de tout tonnage ; dans les ports algériens il est réduit à 0 fr. 50.

Droit de quai. — Le droit de quai a été institué par une loi en date du 30 janvier 1872 dans un but fiscal ; il procédait de la même conception que l'ancien droit de tonnage. A l'origine, ce droit était de 50 centimes par tonneau de jauge pour les provenances des pays d'Europe ou du bassin de la Méditerranée, et de 1 franc pour les arrivages des autres pays ; il frappait les navires de tout pavillon venant de l'étranger ou des

colonies et possessions françaises, chargés en totalité ou en partie. En cas d'escales successives dans plusieurs ports pour le même voyage, le droit ne devait être payé qu'à la douane de prime abord.

La navigation réservée au pavillon français se trouvait exemptée. Il s'agissait de la navigation de cabotage. Depuis, la navigation entre la France et l'Algérie a été, elle aussi, soustraite à cet impôt.

Pour ne pas porter atteinte à la navigation d'escale il fut décidé que les paquebots faisant escale dans les ports de France pour prendre ou laisser des voyageurs ne seraient assujettis, suivant leur provenance, au paiement du droit qu'à raison de 0 fr. 50 ou 1 franc par passager embarqué ou débarqué.

Le désir de favoriser cette navigation d'escale a fait apporter par la suite diverses modifications. Voici comment le droit de quai est aujourd'hui réglementé :

1 franc par tonneau de jauge nette si le nombre total des tonnes métriques (1.000 kil.) de marchandises débarquées ou embarquées est supérieur à la moitié de la jauge nette des navires;

0 fr. 50 par tonneau de jauge nette si le nombre total des tonnes métriques est égal ou inférieur au quart de ce tonnage;

0 fr. 25 par tonneau de jauge nette si le nombre total des tonnes métriques est égal ou inférieur au dixième de la jauge nette.

Ces droits sont diminués de moitié pour les navires débarquant des marchandises, quand ces bâtiments sont en provenance d'un port situé dans les mêmes limites.

Les navires effectuant dans le même port des opérations de débarquement sont taxés séparément pour les opérations d'entrée et de sortie d'après les taux indiqués ci-dessus.

En cas d'escales successives, les droits de quai sont perçus dans chaque port d'après les règles sus-indiquées, mais en aucun cas le total à percevoir pour un voyage ne peut dépasser le chiffre résultant de la perception sur la jauge nette totale du navire. En d'autres termes, la loi du 30 janvier 1872 ayant établi le principe de la taxation sur la jauge du navire, ce principe doit être respecté et un bâtiment ne peut être appelé à payer plus que sa jauge nette totale ne comporte.

Pour les passagers et le bétail, il a été réglé que l'on compterait chaque passager pour une tonne métrique, chaque tête de gros bétail aussi, le petit bétail pour un quart. Les bagages des voyageurs et les petites provisions ne sont pas comptés.

Le capitaine d'un navire peut demander à acquitter immédiatement le droit maximum — sur la jauge nette totale — au port de prime abord.

En dehors des navires effectuant le cabotage réservé, sont également exempts du droit de quai les navires arrivant sur lest, même quand ils prennent du fret de sortie, les navires en relâche, les remorqueurs, les navires de guerre, ceux de plaisance, etc. On exempte même les navires excursionnistes n'embarquant ou ne débarquant définitivement ni passagers ni marchandises.

Il convient encore de noter qu'aux termes de la loi du 23 mars 1898, des avantages spéciaux ont été accordés aux navires affectés exclusivement au transport des voyageurs ou affectés principalement à ce service et accessoirement au transport des marchandises. On ne les soumet au droit de quai qu'à raison du nombre de passagers, chevaux, mulets, ânes, têtes de bétail et voitures et de la quantité de marchandises se trouvant à bord à l'entrée dans les eaux françaises, pourvu que le poids total de ces marchandises (passagers non compris, exprimés en termes métriques, ne dépasse pas le vingtième de la jauge nette.

Le montant de la taxe à percevoir est ainsi fixé : 1 franc par voyageur, 2 francs par animal, 3 francs par voiture à deux roues, 4 francs par voiture à quatre roues, 1 franc par tonne de marchandises (le petit bétail est compté à raison d'un quart de tonne par tête).

Ces droits sont réduits de moitié pour les paquebots affectés exclusivement au cabotage international.

En résumé, les navires français ou étrangers — sans distinction de pavillon — chargés en totalité ou en partie, venant de l'étranger ou des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat (les transports entre la France et l'Algérie ne sont pas soumis aux droits de quai) supportent pour frais de quai une taxe (voir 1 note 210, les nouveaux droits de quai qui avaient été proposés, mais qui ne sont pas encore votés par les chambres).

Taxes locales. — La loi du 27 vendémiaire an II avait supprimé les anciens droits de : fret, feux, phares, balises, signaux, lestage, délestage, pontage, traversage, etc., et les remplaça par un droit uniforme dit de « tonnage » imposé sur la capacité des navires ou le nombre de tonneaux qu'ils contenaient ; la loi du 19 mai 1866 supprima complètement les droits de tonnage mais réserva la faculté d'établir, par décret, des taxes locales de tonnage destinées à subvenir aux dépenses faites pour l'amélioration des ports.

Ces taxes, appelées encore péages, sont établies en raison :

1° Du tonnage de jauge nette ou du tonnage de jauge brute des navires tant français qu'étrangers ;

2° Des quantités de marchandises embarquées et débarquées ;

3° Du nombre de voyageurs embarqués et débarqués.

Ils ne peuvent dépasser :

1° 1 franc par tonneau de jauge nette pour tous les navires tant à voiles qu'à vapeur, ou 0 fr. 60 par tonneau de jauge brute pour les navires à vapeur, ou 0 fr. 85 par tonneau de jauge brute pour les navires à voiles.

2° 0 fr. 30 par tonneau d'affrètement ou par tonne métrique de marchandises ou 0 fr. 10 par colis ;

3° 1 fr. par voyageur.

Les taxes locales (ou péages locaux) sont recouvrées par l'administration des douanes : elles sont affectées, comme nous l'avons dit, le plus sou-

vent à couvrir les intérêts des emprunts contractés par les autorités locales pour les travaux du port. Elles peuvent servir aussi à subvenir aux dépenses de l'outillage, au dragage du chenal, à certaines mesures intéressant la police ou la sécurité, aux frais d'entretien ou de nettoyage des quais, etc...

Le cabotage de port à port français est presque partout exempté des taxes locales. La pêche côtière est toujours exempte de tout péage.

388. — Charges terminales dans les ports : pilotage, remorquage, courtage, chargement et déchargement des marchandises. L'un des éléments essentiels du prix de revient des transports par mer est constitué par les frais considérables qui grèvent ces transports dans les ports de départ et d'arrivée. Il est donc nécessaire de donner quelques indications sur ces frais d'ailleurs très variables d'un port à l'autre.

En passant en revue les charges terminales, il importe de ne pas confondre celles qui incombent au navire, c'est-à-dire qui forment un élément de l'ensemble des dépenses de l'armateur, couvertes au moyen du fret, avec celles qui incombent à la marchandise et qui, par suite, s'ajoutent au fret pour constituer le coût total du transport supporté par l'expéditeur ou par le destinataire. Il y a lieu également de distinguer les charges obligatoires de celles qui rémunèrent des services auxquels le public ne recourt que lorsqu'il le juge à propos.

Parmi les frais obligatoires figurent, en première ligne, les taxes et péages divers qui frappent, soit les navires, soit les marchandises, à l'entrée ou à la sortie des ports.

Les droits établis sur les navires sont à la charge de l'armement ; les droits sur les voyageurs et les marchandises restent, au contraire, habituellement à la charge, les premiers des voyageurs, les seconds des expéditeurs ou des destinataires. Ils constituent d'ailleurs une participation de chaque client aux dépenses générales faites par l'administration du port, plutôt qu'un élément des frais causés par chaque transport en particulier.

Pilotage. — Le pilotage constitue une charge obligatoire posée en règle absolue par le décret du 12 décembre 1806. L'échouement d'un navire dans le chenal d'accès d'un port pourrait compromettre très gravement les intérêts de ce port, en entravant la circulation ; pour parer à ce danger on oblige les navires qui veulent y pénétrer ou en sortir, à prendre à bord un pilote.

On entend par pilote un agent de l'administration maritime chargé, sous les ordres du capitaine et moyennant rétribution tarifiée, calculée d'après la jauge nette du navire, de diriger un navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières, pour éviter les écueils, courants, basfonds ou autres dangers qui subsistent dans ou près de la station où il est attaché. Les bateaux des pilotes portent dans leurs voiles : une ancre peinte en noir, le numéro qui leur est assigné et les lettres initiales du nom de leur station.

Les droits de pilotage sont appliqués à tous les navires français et étrangers astreints par la loi ou par une convention particulière à prendre un pilote.

Les frais de pilotage incombent toujours au navire.

Remorquage. — Le remorquage, à l'inverse du pilotage, est une industrie libre. Les navires à voile, pour naviguer dans un chenal étroit où il ne leur est pas possible de régler leurs mouvements sur la direction du vent, doivent se faire remorquer par un navire à vapeur. Les navires à vapeur eux-mêmes font souvent appel à des remorqueurs pour les manœuvres difficiles à l'entrée des ports. Enfin pour pénétrer dans les bassins ou pour en sortir, les uns et les autres ont souvent besoin du concours d'équipes de haleurs. Les prix, librement débattus, varient avec le temps et l'affluence des navires.

L'exploitation du remorquage en haute mer est libre, mais le remorquage dans les ports ou entre ports français constitue une navigation réservée au pavillon français. La loi du 11 avril 1906 a supprimé tous les doutes à ce sujet, en faisant du remorquage un monopole pour notre pavillon.

La loi du 6 décembre 1917 a modifié les dispositions de celle du 11 avril 1906 relatives au remorquage des navires

D'après l'article 1er de la nouvelle loi, les opérations de remorquage entre ports français ou dans l'intérieur de ces ports, ainsi que dans les eaux territoriales françaises limitées à trois mille marins (5,555 mètres) des côtes sont assimilées aux opérations de transport entre ports français et réservées, par suite, au pavillon national,

Toutefois, l'emploi de remorqueurs étrangers est autorisé pour les navires qui se rendent d'un port français à un autre port français et qui font escale ou qui relâchent volontairement à l'étranger pour y embarquer ou débarquer des marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur jauge nette et y subir des réparations dont le coût excède 15 fr. par tonneau de jauge brute totale. Dans ce cas, l'importance des opérations effectuées dans les ports étrangers doit être justifiée au port de destination.

Le pavillon étranger est également admis à pratiquer les opérations de remorquage lorsqu'il n'existe pas de remorqueur français disponible ou suffisant sur place, ni dans les ports français plus proches que les ports d'attache des remorqueurs étrangers qui sont requis, ce dont il doit être justifié par un certificat de l'Administration de la Marine ou de la Chambre de Commerce.

Les remorqueurs étrangers sont autorisés à pénétrer dans les ports français avec les navires ou chalands qu'ils ont pris à la remorque, soit dans les ports étrangers, soit au large au-delà de la limite de trois milles marins. Ils peuvent de même venir dans les ports français y prendre des navires ou chalands pour les conduire dans un port étranger ou au large au-delà de la limite de trois milles marins. Mais, hors le cas prévu à l'alinéa

précédent, leurs opérations à l'intérieur des ports doivent se borner à la conduite ou à la prise du bâtiment à son poste d'amarrage.

Tout armateur peut posséder des remorqueurs pour le service de sa flotte et faire avec d'autres navires les opérations de remorquage. Il y a des armateurs qui se livrent exclusivement à des opérations de remorquage ; ces armateurs possèdent une flotte composée uniquement de remorqueurs et traitent de gré à gré avec les autres armateurs et les capitaines.

Dans un assez grand nombre de ports, le service du remorquage est organisé par les Chambres de Commerce qui ont été déclarées concessionnaires. Le service prend alors un caractère presque officiel et les Chambres fixent un tarif obligatoire ; mais le service du remorquage n'est pas, répétons-le, un service public, la taxe n'est pas une véritable taxe, mais bien la rémunération d'un service rendu.

Tout navire peut jouer accidentellement le rôle de remorqueur, mais en fait le remorquage est pratiqué par de petits vapeurs où toute la place est prise par la machinerie. Ce remorqueur joue, par rapport au train de remorque, le rôle de la locomotive dans un train de voyageurs.

Le remorquage est en général à la charge du navire ; dans certains ports, les frais du remorquage se partagent entre le navire et la cargaison.

Courtage. — Après les dépenses à faire pour entrer dans un port, il y a lieu d'examiner celles qui sont relatives aux opérations à effectuer dans le port, et d'abord les frais de « courtage ». A l'inverse des courtiers de commerce, dont le privilège a été supprimé, les « courtiers interprètes et conducteurs de navires » ont conservé en France le caractère d'agents privilégiés. Leurs attributions sont doubles ; elles comprennent :

1° Le courtage des affrètements ;

2° La conduite des navires, c'est-à-dire l'accomplissement des formalités légales auprès du Tribunal de Commerce, de la Douane ou des Administrations publiques. L'emploi de leur ministère n'est pas obligatoire ; mais lorsqu'un navire a besoin de recourir à une autre personne que le représentant de l'armateur pour un des services rentrant dans leurs attributions, il ne peut s'adresser qu'à l'un d'eux. En fait, leur concours est imposé aux navires étrangers, parce qu'eux seuls ont qualité pour faire la traduction authentique des papiers de bord dont la production est obligatoire. Au départ, les armateurs français recourent parfois à leurs services pour la réunion des très nombreux papiers nécessaires à l'expédition d'un navire.

Les tarifs diffèrent d'un port à l'autre. Ils sont établis, en général, d'après la quantité de marchandises embarquées ou débarquées, mesurées en tonneaux d'affrètement.

Le courtage est, suivant les usages des diverses places, tantôt à la charge du navire, tantôt à la charge de la marchandise, c'est-à-dire des expéditeurs ou des destinataires.

Chargement et déchargement des marchandises. — Le chargement et le déchargement des marchandises, le pesage et la

reconnaissance peuvent également, suivant les usages ou les conventions, incomber à l'un ou à l'autre.

En général les marchandises sont livrées sous palan du navire, c'est-à-dire que l'expéditeur doit les amener, soit sur le quai, soit dans une allège le long du navire, en un point où elles puissent être enlevées par les engins de manutention du bord ; de même à l'arrivée, le capitaine dépose les colis à quai ou sur les allèges amenées par les destinataires. L'arrimage à bord est à la charge du navire ; au contraire, les manutentions à quai, le pesage, la reconnaissance, sont habituellement à la charge de la marchandise et augmentent de sommes assez notables les frais du transport proprement dit.

Dans beaucoup de ports, les entrepreneurs qui se chargent de ces diverses opérations sont organisés en véritables corporations.

389. — Police sanitaire. — Patente de santé. — Taxes sanitaires.

Police sanitaire. — Tout navire qui arrive dans un port français ou algérien doit, avant toute communication avec la terre, être reconnu par l'autorité sanitaire ; cette formalité obligatoire a pour objet de constater la provenance du navire et les conditions sanitaires dans lesquelles il se présente. Elle consiste en un interrogatoire portant principalement sur la provenance du bâtiment, sur l'état sanitaire à bord pendant la traversée, sur le nombre des hommes de l'équipage et des passagers.

Réduite à une opération sommaire pour les navires notoirement exempts de suspicion, cette formalité constitue la *reconnaissance* proprement dite ; dans les cas qui exigent un examen plus approfondi, elle prend le nom d'*arraisonnement*. L'arraisonnement peut avoir pour conséquence, lorsque l'autorité sanitaire le juge nécessaire, l'inspection sanitaire qui peut comprendre la visite médicale de l'équipage et des passagers.

Patente de santé. — La patente de santé est le passeport, le certificat de santé en un mot, dont le navire doit être muni pour obtenir l'entrée en libre pratique dans un port : la patente de santé délivrée au port de départ doit être visée à chaque escale que fait le navire et doit être conservée jusqu'au port de destination définitive.

Les navires faisant le cabotage français sont, à moins de prescriptions exceptionnelles, dispensés de se munir d'une patente de santé ; la même dispense s'applique, sous la même réserve, aux navires qui proviennent d'Algérie et de Tunisie.

Les pays qui peuvent avoir des relations avec la France sont divisés en pays habituellement sains et en pays qui ne le sont pas habituellement ou qui étaient infectés au moment du départ : les provenances des premiers sont immédiatement admises à la libre pratique ; celles des derniers pays sont soumises à trois catégories de précautions ou régimes qui se distinguent sous les noms de *Patente nette*, *Patente suspecte*, *Patente brute*. Elle est nette lorsqu'elle constate l'absence de maladies contagieuses dans

le port de provenance ; « suspecte » quand elle laisse des doutes sur l'état sanitaire de ce port ; « brute » quand elle signale une maladie contagieuse.

Lorsqu'elle est nette, le navire est admis en libre pratique ; si elle est suspecte, ou brute, le navire doit subir une *quarantaine* plus ou moins longue suivant les circonstances (on entend par quarantaine le séjour du navire dans une station sanitaire et des personnes dans un lazaret).

Taxes sanitaires. — Les taxes sanitaires sont destinées à couvrir les dépenses qu'occasionne à l'Etat l'organisation du service de santé ; ces taxes, qui atteignent tantôt le navire seulement, tantôt à la fois le navire, les passagers et la cargaison, se divisent en 4 catégories :

1°	Droit de reconnaissance à l'arrivée . .	pour les navires.
2°	Droit de station à l'arrivée	pour les navires.
3°	Droit de séjour dans la station sanitaire.	pour les navires.
	Droit de séjour dans les lazarets . . .	pour les personnes
4°	Droit de désinfection	pour la cargaison.

390. — Primes à la marine marchande. — Primes à la construction. — Compensations d'armement. La marine marchande présente à la fois, dit M. Pallain, dans son Traité des Douanes, un intérêt économique et un intérêt politique. Intérêt économique, en ce sens qu'elle permet le trafic entre les continents qui sont séparés par des mers et qui, sans elle, demeureraient commercialement isolées. Intérêt politique, en ce sens que la marine marchande est nécessaire à la marine de guerre au double point de vue du recrutement de ses équipages et du ravitaillement de ses bâtiments, surtout en cas de conflit maritime ; elle est d'ailleurs le trait d'union, le lien naturel, entre la métropole et ses possessions d'outre-mer.

Dans un autre ordre d'idées, la défense nationale a besoin d'une industrie des constructions navales, active et puissamment outillée qui, à côté et comme complément des arsenaux de l'Etat, soit en mesure, à un moment donné, de répondre aux demandes de notre marine militaire ; aussi la marine marchande et l'industrie des constructions navales bénéficient-elles en France de mesures de protection qui se traduisent par l'allocation de primes à la construction et à l'armement.

Régime actuel résultant de la loi du 19 avril 1906.

PRIMES A LA CONSTRUCTION :

Pour les coques :

Bâtiments en fer ou en acier	vapeur . . .	145f	par tonneau de jauge brute totale.
	voiliers . . .	95	

Pendant les 10 premières années d'application de la loi, ces primes décroissent annuellement de 4 fr. 50 pour les vapeurs et de 3 fr. pour les voiliers.

Bâtiments en bois.	de 150 t. et plus. .	40f	par tonneau de jauge brute totale.
	de moins de 150 t. .	30	

Prime pour les appareils mécaniques :

a) Machines motrices et appareils auxiliaires tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage :

27 fr. 50 par 100 kg.

Cette prime décroît annuellement de 0 fr. 75 pendant les dix premières années d'application de la loi.

b) Machines motrices, chaudières et appareils auxiliaires placés à l'état neuf comme remplacement intégral et pièces détachées neuves incorporées aux machines motrices pendant l'existence du navire :

20 fr. par 100 kg.

Les remorqueurs, les bâtiments de plaisance, les dragues, les bateaux grues, les docks flottants, les allèges, les bateaux pilotes non armés pour la pêche et les bateaux sauveteurs sont exclus de toute prime à la construction.

Les constructeurs ne bénéficient de la prime que si l'ensemble des ateliers, usines et chantiers français ayant contribué à la confection du navire ne comprend pas plus de 10 °/₀ d'ouvriers étrangers.

La loi du 4 décembre 1915 proroge les dispositions de la loi de 1906 en ce qui concerne les primes à la construction, d'une durée égale à la période de temps qui s'étendra entre le jour de la déclaration de guerre et celui de la signature du traité de paix, augmentée de 6 mois.

Les primes à la construction sont calculées de manière à compenser les charges de toutes natures et notamment des charges spéciales imposées par notre régime douanier au constructeur qui peut se trouver ainsi sur un pied d'égalité absolue avec ces concurrents étrangers et pouvoir livrer au même prix qu'eux.

Compensation d'armement.

Les bâtiments de mer de construction française ou étrangère d'une jauge brute totale d'au moins 100 tonneaux, armés sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 19 avril 1906, sous la réserve pour les navires construits à l'étranger, d'être âgés de moins de deux ans au moment de leur francisation, reçoivent, jusqu'à l'âge de 12 ans révolus, une compensation d'armement fixée comme suit :

Vapeurs	4 cent.	par tonneau,	jusqu'à 3000 tonneaux.
	3	—	en sus, entre 3001 et 6000 tonneaux.
	2	—	en sus, à partir de 6001 tonneaux.
Voiliers	3 cent.	par tonneau,	jusqu'à 500 tonneaux.
	2	—	en sus, entre 501 et 1000 tonneaux.
	1	—	en sus, à partir de 1001 tonneaux.

Le bénéfice de la compensation d'armement est réservé aux navires dont le port d'attache est situé en France.

Le droit à la compensation d'armement est acquis exclusivement aux navires qui justifient par chaque jour d'armement administratif, entre la date de l'armement du rôle et celle de son désarmement d'un parcours moyen correspondant au moins à :

1° 90 milles pour les navires ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 14 nœuds et au-dessus ;
2° 85 milles — — de 12 à 14 nœuds ;
3° 65 milles — — de 11 à 12 —
4° 55 milles — — de 9 à 11 —
5° 35 milles pour les navires à voiles.

Le minimum de parcours prévu ci-dessus est réduit de 2/5e pour les voyages effectués dans les limites de cabotage international.

Les navires doivent, pour bénéficier de la compensation d'armement, justifier qu'ils ont transporté, depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins le tiers de leur jauge nette et ce sur le tiers au moins du parcours total effectué.

Le taux de la compensation d'armement est réduit de 10 % pour les navires à vapeur qui n'ont pas transporté une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins la moitié de leur jauge nette sur la 1/2 au moins de leur parcours.

Le taux de la compensation est réduit de 15 % pour les navires ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse inférieure à 10 nœuds, mais égale ou supérieure à 9 nœuds. Il n'est rien alloué aux navires ayant réalisé dans ces essais une vitesse inférieure à 9 nœuds.

Le taux de la compensation est majoré de :

10 % pour les navires ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse d'au moins 14 nœuds ;
20 % — — 15 nœuds ;
30 % — — 16 nœuds.

Afin de donner plus de valeur à notre flotte de commerce, le bénéfice de la compensation d'armemement a été réservé aux vapeurs susceptibles de réaliser, en demi-charge, une vitesse déterminée. Le taux de la compensation est, ainsi que nous l'avons vu, gradué d'après cette vitesse.

Les essais de vitesse ont lieu sous le contrôle de Commissions techniques instituées dans chaque arrondissement maritime ; ils ont lieu pour tous les navires, qu'ils aient été construits en France ou à l'étranger, ils sont effectués sur des parcours rectilignes désignés par le Ministre de la Marine et qui prennent le nom de bases.

La compensation d'armement s'applique exclusivement à la navigation au long cours et à la navigation au cabotage international ; sont exclus de la compensation les navires affectés :

a) A la grande ou à la petite pêche ;

b) Aux services recevant de l'Etat des subventions ne comprenant pas les allocations dont il s'agit ;

c) A la navigation de plaisance ;

d) Au cabotage français.

Le système des primes à la marine marchande n'a pas été sans soulever bien des critiques ; on a objecté, en effet, qu'il n'avait d'autre but (*Bulletin de la Mutuelle transports 1906*) que de soutenir une industrie fléchissante avec l'argent des contribuables, ce qui revient à mettre au service d'intérêts particuliers l'impôt qui est levé pour l'intérêt général : que l'industrie doit avant tout puiser sa vie en elle-même, chercher dans ses propres moyens ses ressources et ses bénéfices ; qu'elle ne mérite pas d'exister quand elle n'existe que par l'aide du trésor public sur laquelle elle ne devrait pas avoir à compter et qu'enfin d'une industrie qui sommeille la prime fait une industrie endormie, le bénéfice venant de lui-même dans la subvention qu'alloue l'Etat.

La marine marchande, qui a rendu des services d'importance primordiale et qui est appelée à en rendre de plus importants après la guerre, a un champ d'activité illimité : elle vit d'échanges : « Tout ce qui facilitera les échanges lui sera avantageux, tout ce qui les contrariera lui deviendra préjudiciable ».

Le meilleur moyen de faire disparaître les primes à la marine marchande serait de ne pas gêner son existence en « rendant au pays la liberté de son régime économique ». C'est donc à la liberté que, pour elle, il faut conclure : liberté générale (*Bulletin* déjà cité) non pour elle seule, mais pour la production nationale entière, laissant les activités particulières se développer au mieux en favorisant les échanges.

391. — Entrepôts et magasins dans les ports. — Voies ferrées des ports. — Gares maritimes. — Magasinage des vins et spiritueux, des céréales, des pétroles et des charbons dans les ports de commerce. — En donnant la description sommaire d'un port de commerce, nous avons parlé de son outillage économique et, en examinant de plus près cette dernière question, nous avons parlé :

a) Des magasins-entrepôts situés sur les quais des ports pour l'emmagasinage des marchandises ;

b) Des voies ferrées longeant ces quais pour la mise en place des wagons de chemins de fer destinés à recevoir les marchandises débarquées ou à embarquer.

L'aménagement des voies ferrées sur les quais est en réalité quelque peu compliqué ; il faut disposer les voies de manière qu'on y puisse amener des trains entiers, et qu'ensuite on puisse les décomposer de façon à envoyer ensemble, après triage, les wagons destiné à un même quai ; on doit être en mesure d'évacuer facilement les wagons pleins en les rem-

plaçant par des wagons vides ou bien l'on doit faire l'opération inverse, sans que jamais il se produise d'encombrement ni d'arrêt dans la circulation. C'est pourquoi dans les grands ports maritimes, on prévoit toujours une gare de triage où l'on conduit les wagons pour les classer en trains distincts.

Aujourd'hui, on a pris l'habitude de faire des **gares maritimes** pour les voyageurs (en France à Calais, Boulogne, Dieppe, etc... ; en Angleterre, à Douvres, etc...) ; les trains arrivent sur le quai au point même d'accostage des paquebots à voyageurs, et ceux-ci, en mettant le pied à terre trouvent le wagon qui les emportent généralement jusqu'à destination.

Il y a lieu d'examiner certains aménagements et quelques instruments spéciaux pour les transports particuliers.

Pour la **houille** par exemple, qui constitue un fret important et qui demande à être traitée avec précaution, on a installé dans certains ports des trémies de descente qui mettent le charbon dans la cale sans qu'on ait autre chose à faire que de l'étaler. Il y a aussi des grues puissantes (nommées bigues) qui soulèvent les wagons et les font basculer dans les cales ; enfin, pour le déchargement on se sert de bennes à fond mobile qui déversent la houille elle-même dans le wagon.

La manutention des **grains** a donné lieu à l'invention d'appareils les plus ingénieux qui réduisent les opérations à tout ce qu'il y a de plus simple : il s'agit des **élévateurs**. S'il faut décharger un navire portant du blé en vrac, on y fait descendre une chaîne à godets qui soulève le blé d'une façon continue et le dépose sur une bande de toile sans fin qui le transporte dans le magasin. Là, il trouve une autre chaîne à godets : il est élevé dans les combles du magasin, nettoyé trié, etc., puis repris par d'autres bandes sans fin qui vont le déverser dans des silos, où il s'entasse tout trié, jusqu'au moment où une bande sans fin le reprendra dans le bas du silo afin de le charger à nouveau pour une réexpédition.

Pour le commerce des **pétroles**, on est arrivé aujourd'hui, dans les ports importants, à créer toujours un bassin particulier pour les navires chargeant ou déchargeant le pétrole, bassin aussi éloigné que possible du reste du port, et muni en outre, en travers de ses pertuis d'isolateurs flottants, sortes de flotteurs métalliques devant faire une barrière pour le cas où du pétrole enflammé se répandrait à la surface du bassin.

392. — Services maritimes postaux. Les premières lignes régulières de navigation maritime ont été créées vers 1820, pour assurer le service postal au moyen de navires à voiles. Elles se sont beaucoup développées lorsque la vapeur a permis de fixer la date de l'arrivée avec presque autant de certitude que celle du départ ; elles prennent aujourd'hui un rôle tout à fait prépondérant dans les transports maritimes. Ces services, grâce auxquels toutes les expéditions peuvent se faire avec une régularité presque absolue, sont très favorables au développement du trafic entre les ports qu'ils relient ; c'est ce qui explique l'importance des sub-

ventions que les Gouvernements leur donnent sous prétexte d'assurer le transport de la poste.

La grande majorité des navires affectés au transport des passagers appartiennent à des Compagnies de navigation unies à l'Etat par des conventions postales et tenues, moyennant une subvention, d'assurer le service postal, c'est-à-dire le transport maritime des correspondances et des colis postaux.

Le transport des correspondances et des colis postaux est, en France, assuré par l'État et confié à une Administration spéciale : l'Administration des Postes. Les relations entre États sont assurés par l'Union Postale Universelle, créée en 1875.

L'État avait eu autrefois l'idée d'assurer lui-même par des vapeurs spéciaux le service des correspondances (on ne connaissait pas encore les colis postaux). L'expérience tentée (loi du 24 mars 1835) révéla la pratique ruineuse et ce service fut abandonné : aujourd'hui, le transport est confié aux navires marchands, mais deux procédés sont employés.

1° Transport par courriers ordinaires. — L'État jouit pour le transport des correspondances d'une sorte de droit de réquisition sur les navires de commerce. Un arrêté des Consuls du 19 germinal an X (9 avril 1802) qui est toujours en vigueur, oblige tout capitaine de navire à faire connaître à l'Administration la date présumée de départ du bâtiment et défend au capitaine d'appareiller sans être muni d'un certificat constatant la remise des sacs de correspondance (ce qu'en termes des postes on nomme sacs de dépêches).

L'Administration peut confier les dépêches au premier navire en partance et user de tous les courriers pour assurer le transport rapide des correspondances.

L'armateur a droit pour ce transport à une rémunération qui varie suivant la distance parcourue et le poids des correspondances qui lui sont confiées. Cette rétribution est aujourd'hui fixée par la loi du 14 août 1907 qui approuva la convention postale universelle signée à Rome le 26 mai 1906. Cette rétribution n'est pas accordée à tous les armateurs ; les navires qui touchent des primes à la construction et des compensations d'armement n'y ont aucun droit, la loi du 29 janvier 1881 qui a créé ces primes, ayant obligé les navires primés à transporter gratuitement les correspondances et l'agent des postes qui les accompagne. Les lois successives sur les primes ont reproduit et maintenu cette disposition.

2° Conventions postales. — Pour assurer la régularité des départs et la rapidité des transports, pour établir des services de correspondance avec les ports les plus importants, l'État est obligé de passer des conventions postales avec certains armateurs. La loi du 8 juillet 1851 approuva la première convention avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour le service postal dans la Méditerranée. Aujourd'hui, l'État est lié par ces conventions avec un grand nombre de Compagnies de navigation.

L'État assure à la Compagnie concessionnaire du service postal une subvention fixée d'après des règles variables. Cette subvention représente en partie le prix du transport des correspondances, puisque l'Etat n'a le droit de transport gratuit que sur les navires qui touchent les primes et que tous les paquebots postaux ne sont pas dans ces conditions. La subvention postale est une compensation des sacrifices faits par la Compagnie pour assurer des départs fréquents et réguliers et desservir des ports qui ne donnent pas un trafic commercial suffisant.

3° **Colis postaux**. — L'État assure le transport des colis postaux par la convention postale conclue avec les Compagnies de navigation. Ces Compagnies concessionnaires n'ont pas d'ailleurs de monopole pour le transport des colis. L'État s'est réservé le droit d'user de tous les départs ; il abandonne aux Compagnies la rémunération qu'il touche des expéditeurs pour le transport des colis.

393. — Sociétés de registres. — Bureau Véritas. — Lloyd. — Cotes des navires. La classification des navires de commerce ne remonte pas à plus d'un siècle ; avant cette époque, l'assurance maritime était peu connue.

Les peuples anciens et commerçants, Phéniciens et Grecs, s'assuraient contre les risques par des prêts et garanties mutuelles. Dans le moyen-âge, l'assurance maritime existe dans les républiques italiennes : une loi fixe la charge des navires et l'on trouve à la même époque une réglementation semblable en Angleterre.

Cette réglementation exigeait de la part de ceux qui avaient des intérêts dans la navigation, de se renseigner sur la bonne foi des « maisons d'assurance », sur la limite de chargement du navire et surtout la nécessité d'avoir des inspecteurs chargés de vérifier cette réglementation.

Le développement de la marine marchande fit naître des demandes incessantes pour la création d'un registre de marine, comprenant non seulement une liste des navires, mais encore des détails sur leurs dimensions, conditions et qualités.

Edward Lloyd (1) fit, de sa maison, le centre des connaissances maritimes qui se sont développées depuis dans la corporation du Lloyd. Il fonda et dirigea un journal, le *Lloyd's News*, dont les débuts datent de 1696 et qui paraissait trois fois par semaine ; ce journal fut le précurseur du *Lloyd's List* qui a commencé en 1726 et s'est continué jusqu'à nos jours ; il fut accompagné de listes — qui, d'abord écrites à la main, furent imprimées à partir de 1726 — mentionnant le nom des navires, celui des armateurs et patrons, le tonnage, l'importance de l'équipage, le port et l'année de la construction, enfin la classification indiquant l'année où les navires devaient être visités.

---

(1) Lloyd était le nom du propriétaire d'un estaminet de Londres où se réunissaient au XVIII[e] siècle, les armateurs, courtiers et assureurs de la Cité. Ceux-ci s'étant constitués en Société en 1727 donnèrent à celle-ci le nom de Lloyd.

Actuellement, tous les navires inscrits au *Lloyd's Register* sont soumis à la surveillance de la société depuis leur mise en chantier. Les plans des navires et des chaudières sont d'abord soumis à son approbation, les matériaux employés sont examinés et essayés et la construction est l'objet d'une surveillance constante.

Une fois en service, les coques des navires, les machines et les chaudières sont soumises à des visites périodiques n'excédant pas quatre ans. Après l'âge de 6 ans, les chaudières sont soumises à une visite annuelle et toutes les réparations sont exécutées sous la surveillance des experts de la Société.

Le Bureau Véritas a été fondé à Anvers, le 1er juillet 1828 sous le titre de « Bureau de renseignement sur les assurances maritimes ».

Son but était de faire connaître aux assureurs les qualités et les défauts des navires qui fréquentaient les ports du Royaume des Pays-Bas et de les tenir autant que possible au courant des primes et des conditions particulières auxquelles se traitaient les assurances maritimes sur les diverses places.

Honoré du patronage du roi Guillaume Ier des Pays-Bas, il prenait dès 1829 son nom définitif de Bureau Véritas et la réunion de différents tableaux et documents relatifs aux assurances maritimes constituèrent cette même année la première édition du Registre Véritas.

Après le bombardement d'Anvers en 1832, le siège social fut transféré à Paris ; il s'y trouvait en 1870, lorsque les événements politiques nécessitèrent son installation à Bruxelles. Quelques années après, tous les services techniques et administratifs étaient de nouveau et définitivement réunis à Paris, 8, place de la Bourse, où se trouve actuellement le siège social.

Par suite du développement commercial et industriel, les assurances maritimes ayant pris une extension considérable, des modifications s'imposèrent dans le fonctionnement du Bureau Véritas ; les renseignements sur les opérations d'assurances cessèrent et toute son activité se porta sur la qualité des navires à assurer. De là, le registre des classifications pour les navires marchands de toutes nationalités.

Le Bureau Véritas a pour mission de surveiller la construction des navires de commerce et de plaisance, de veiller à l'exécution des réparations dont ils ont besoin et de constater, par une série de visites périodiques judicieusement comprises, l'état d'entretien des coques, des machines et des chaudières. Cette surveillance et ces visites ont pour sanction la délivrance, au navire intéressé, d'un certificat de cote qui constitue une appréciation raisonnée de ses qualités.

L'importance du Bureau Véritas se conçoit aisément : il permet aux assureurs d'apprécier la qualité des risques qui leur sont offerts, il renseigne le commerce tout entier sur le degré de confiance que méritent les navires destinés au transport des marchandises confiées et rend d'immenses services à l'humanité en restreignant, par son contrôle incessant, les dangers

auxquels les mauvais bâtiments exposent trop souvent les équipages et les passagers.

Depuis 1870, le Bureau Véritas fait également paraître le *Répertoire Général de la Marine Marchande* qui comprend deux volumes : l'un pour les navires à voiles, l'autre pour les navires à vapeur. Cet ouvrage donne pour les voiliers d'au moins 50 tonneaux de jauge nette et pour les vapeurs d'au moins 100 tonneaux de jauge brute, les renseignements suivants :

Nom du capitaine, nom de l'armateur, nom du constructeur, date et lieu de construction, port d'armement, pavillon, lettres de signaux, gréement, tonnage, etc... Une lettre conventionnelle placée en face du nom de chaque bâtiment indique le registre de classification auquel il est inscrit.

Enfin, le Bureau Véritas publie, mensuellement, la liste des sinistres maritimes survenus dans toutes les mers.

Cote des navires. — Une croix ✠ placée en regard de la désignation du navire dans le registre du Bureau Véritas indique que ce navire a été construit sous la surveillance spéciale et continue des experts de l'administration du bureau. L'appréciation des qualités et des défauts des navires en bois, à voiles, ou le degré de confiance qu'ils méritent, est exprimé par les fractions 3/3, 5/6, 3/4, 2/3, 1/2, lesquelles sont des *cotes* établies en conformité avec les règlements de construction et de visite.

La cote est complétée par deux chiffres variant de 1 à 3 et placés à sa suite ; ces chiffres déterminent séparément :

1° Les qualités de la coque ;

2° Celles du gréement, des chaînes, des ancres et des autres agrès.

Les cotes sont donc représentées de la manière suivante, par ordre de qualité et de confiance : 3/3.1.1. — 5/6 1.1. — 5/6.2.1. — 3/4.2.1. — 2/3.3.2. — 1/2.3.2.

Pour les navires à voiles, en acier ou en fer, le degré de confiance que méritent ces navires est exprimé par une division 1.11 ou 111,2.22 ou 222,333 et par une cote 3/3, 5/6, 3/4, 2/3 ou 1/2.

Les cotes employées pour les navires à vapeur sont les mêmes que celles employées pour les navires à voiles. Toutefois, dans le Registre figurent des indications spéciales concernant les machines et les chaudières.

394. — Traité de navigation. Les arrangements internationaux relatifs à la navigation sont le plus souvent réglés par les traités de commerce. Le régime conventionel, en matière de navigation, est devenu aujourd'hui le droit commun.

Voici quelles étaient avant la guerre les bases de notre régime conventionnel en la matière :

1° Les marchandises importées ou exportées par des bâtiments des pays contractants ne peuvent supporter de plus forts droits que ceux appli-

cables aux marchandises importées ou exportées par des bâtiments nationaux ;

2° Les navires des puissances contractantes sont assimilés aux navires français, quel que soit le lieu d'où ils arrivent ou pour lequel ils partent, en ce qui concerne :

a) D'une part les droits de quai, de bassin et autres charges quelconques ;

b) D'autre part, le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement, le radoub et les opérations de sauvetage dans tous les cas de relâche forcée, naufrage ou échouement.

3° En ce qui concerne les colonies françaises (l'Algérie exceptée) les traités ne stipulent pas l'égalité de traitement avec le pavillon national ; ils réservent simplement aux bâtiments des puissances contractantes, le « traitement de la nation la plus favorisée ». (Voir IV, note 300).

Nous avons dit (note 300) que le Ministre du Commerce avait demandé en avril 1918 au Conseil des Ministres l'autorisation de dénoncer dans tous les traités de commerce encore existants la clause de la nation la plus favorisée. La note officielle qui a fait part de cette détermination précise que la dénonciation s'étendra aux traités ou conventions concernant la navigation commerciale.

395. — Blocus maritime. — Contrebande de guerre.

Blocus. — Le blocus est une mesure de guerre ou moyen de contrainte, consistant à interdire, à l'aide de forces navales, toute communication par mer entre une portion de littoral ennemi et le dehors. Son but essentiel est de fermer le port ou la côte bloquée au commerce extérieur.

Contrebande. — On entend par contrebande de guerre les marchandises que les principes du droit international interdisent aux sujets d'une nation neutre de procurer à ceux d'une nation belligérante, sans commettre vis-à-vis de l'adversaire un acte d'hostilité, autrement dit la qualification de contrebande de guerre concerne le trafic neutre avec l'ennemi et la destination ennemie est un élément essentiel de cette contrebande. Il y a deux genres de contrebande : la *contrebande absolue* appelée encore contrebande par nature et la *contrebande relative*.

Rentrent dans la première catégorie les « objets qui sont faits exprès pour la guerre et y servent non seulement immédiatement, mais spécialement » ; on donne au contraire le nom de contrebande relative aux *res ancipitis usus* c'est-à-dire, selon la définition de Grotius, aux objets « d'usage double » c'est-à-dire utiles en temps de paix comme en temps de guerre, dont le transport à l'ennemi est prohibé par une déclaration des belligérants faite au début de la guerre et pour cette seule guerre (Michel Flourens, thèse de doctorat, 5 juin 1907, Paris).

La difficulté pratique de la question consiste à savoir quelles marchandises rentrent ou non dans la catégorie de la contrebande de guerre,

car il n'existe pas sur ce point de règle uniformément adoptée ; il est pourtant un principe sur lequel toutes les nations s'accordent, c'est que la contrebande de guerre comprend les armes et engins de guerre, les munitions, poudres et autres substances explosibles, les outils à l'usage du génie militaire, les objets servant à la télégraphie militaire, les uniformes, casques, cuirasses, etc... en un mot tous les instruments ou objets expressément fabriqués pour les besoins de la guerre sur terre ou sur mer.

Mais à côté de ces objets manifestement destinés aux usages de la guerre, il en est d'autres d'un emploi moins spécial, mais qui néanmoins peuvent être d'un secours aux belligérants, tels que les vivres et denrées, les produits et matériaux pouvant servir à la fabrication des munitions (le soufre, le salpêtre, l'aluminium, le cuivre, etc...) ou aux constructions navales ; les combustibles, etc...

On reconnaît aux belligérants le droit de s'emparer des objets de contrebande transportés vers les ports ennemis ; cette saisie doit être validée par un jugement de bonne prise prononcé par un tribunal de prise.

La saisie est-elle restreinte aux seuls objets de contrebande ou peut-elle s'étendre à la partie du chargement qui n'est pas de contrebande et même au navire porteur ? D'après les instructions françaises sur la matière, la confiscation peut atteindre la totalité du chargement et le navire lui-même lorsque les objets de contrebande composent au moins les trois quarts de la cargaison.

La plupart des autres Etats restreignent la confiscation aux seules marchandises prohibées, pourtant l'Italie l'étend au navire transporteur ; le Danemarck et l'Autriche permettent aussi la confiscation du navire, mais seulement lorsqu'il est tout entier chargé de contrebande. En Angleterre on étend la confiscation à toute la partie de la cargaison appartenant au propriétaire des marchandises de contrebande ; on l'étend au navire s'il a le même propriétaire que les choses prohibées.

396. — Canaux maritimes. Si, en général, c'est seulement aux points de départ et d'arrivée que des ouvrages de main d'homme sont nécessaires à la navigation maritime, cependant dans quelques cas des voies artificielles accessibles aux navires ont été ouvertes à travers les terres, soit pour abréger certains voyages, soit pour rendre des ports intérieurs accessibles à la navigation maritime.

Les canaux maritimes qui se trouvent actuellement dans ce cas sont les suivants :

Canal de *Suez*, canal de *Panama*, canal de *Kiel*, canal de *Corinthe*.

Canal de Suez. — Ce canal d'une longueur de 162 kil., a réduit dans une énorme proportion la distance entre l'Europe, les Indes et la Chine. Le voyage de Marseille à Haïphong qui atteint 23.400 kil. par le cap de Bonne-Espérance, n'en compte que 14.100 (soit 40 °/₀ de moins) par Suez. Il fut inauguré le 17 novembre 1809. Construit par de Lesseps, il a coûté plus de 500 millions.

TRANSIT DU CANAL DE SUEZ.

Années	Nombre de navires	Tonnage net	Recette provenant du droit de navigation	Années	Nombre de navires	Tonnage ne	Recette provenant du droit de navigation
1870	486	436.609	4.345.758	1912	5.373	20.275.120	132.929.341
1880	2.026	3.057.422	36.492.620	1913	5.085	20.033.884	122.989.367
1890	3.389	6.890.094	65.427.230	1914	4.802	19.409.495	117.306.612
1900	3.441	9.738.152	87.278.481	1915	3.708	15.266.155	90.281.441
1910	4.533	16.581.898	127.203.295	1916	3.110	12.325.347	76.119.851
1911	4.969	18.324.794	131.035.232				

Sur 3110 navires ayant transité en 1916 par le canal 1475 (47 °/₀) furent des navires de commerce chargés, 410 (14 °/₀) des navires de commerce sur lest, 355 (11 °/₀) des navires postaux, 205 (7 °/₀) des navires d'Etat et 665 (21 °/₀) des navires affrétés par les gouvernements.

Ces 3110 navires se décomposent ainsi par pavillons :

Pavillons alliés	2798	90 °/₀	dont 2388 anglais et 190 français
— neutres	312	10 °/₀	dont 167 néerlandais.

En 1900 les 3341 navires ayant transité se décomposaient ainsi :

Pavillons actuellement alliés	2499	72 °/₀	dont 1935 anglais et 285 français.
— — ennemis	616	18 °/₀	dont 462 allemands et 126 autrichiens.
— — neutres	326	10 °/₀	dont 232 néerlandais.

Le mouvement des passagers sur le canal de Suez s'est élevé à :

1900	283.000	103.000 (36 °/₀)	civils.
		155.000 (55 °/₀)	militaires.
		25.000 (9 °/₀)	pèlerins, émigrants, etc.
1916	283.000	46.000 (16 °/₀)	civils.
		235.000 (83 °/₀)	militaires.
		2.000 (0,8 °/₀)	pèlerins, émigrants, etc.

La durée moyenne du transit qui était de 16 h. en 1913 (elle était de de 48 h. en 1870), s'est élevée en 1916 à 19 h. L'augmentation est entièrement due aux arrêts imposés à la navigation par les autorités militaires.

Le péage à percevoir pour le passage du canal fixé primitivement à 13 fr. par tonneau de jauge nette, plus 0 fr. 75 de frais accessoires notamment de pilotage, a été réduit avant la guerre, frais accessoires compris, à 7 fr. 75 et 5 fr.

Canal de Panama. — Ce canal, d'une longueur de 81 kilom. amène dans les relations de la côte américaine du Pacifique avec tous les pays situés sur l'Atlantique, ainsi que dans celles de la côte est de l'Amé-

rique avec la Chine et le Japon, une révolution analogue à celle que le canal de Suez a produite dans les relations de l'Europe avec l'Inde et l'Extrême-Orient.

Commencés par de Lesseps en 1881, les travaux furent interrompus en 1889 faute de capitaux, ce sont les Etats-Unis qui se sont chargés du percement de l'isthme.

Le canal fut ouvert le 16 avril 1914. Les frais de construction se sont élevés à 1 milliard 1/2. Il faut près de 9 heures pour franchir le canal qui comporte 6 écluses.

Les navires qui empruntent le canal doivent acquitter un droit de péage de 1 dollar 20 cent. (6 fr. 20) par tonneau de jauge nette. Le système de jaugeage applicable aux navires passant par le canal doit être déterminé conformément aux règlements sur le jaugeage en vigueur aux Etats-Unis.

Canal de Kiel. — Ce canal, qui coupe directement la presqu'île du Schleswig, en évitant aux navires un long détour par les détroits du Danemarck, a un objectif beaucoup moins commercial que militaire et stratégique. Il part de Kiel (mer Baltique) pour aboutir à l'embouchure de l'Elbe (mer du Nord) ; il est long de 98 kilomètres ; des garages d'évitement et des bassins existent sur plusieurs points de son parcours ; il a pu aisément, au moment de la déclaration de guerre, grâce à son tirant d'eau ($13^m,75$) donner prudemment asile aux plus fortes unités de la flotte allemande.

Ce canal a coûté plus de 200 millions de francs.

Canal de Corinthe. — Ce canal dispense de doubler le cap Matapan (au nord de la Grèce), ce qui donne pour les relations de la mer Adriatique et de la mer Ionienne avec la mer Noire et réciproquement une économie de temps de 24 à 40 heures. Il est long de 6 kilomètres ; construit par des Compagnies privées il a coûté 70 millions.

397. — Cabotage et voie ferrée. Si l'on compare le chemin de fer avec le cabotage de port français à port français, l'avantage est tout entier à la navigation maritime (sauf pour les parcours très petits où le cabotage demande souvent un prix plus élevé que par la voie ferrée) qui peut traiter de gré à gré pour le fret lequel par suite varie suivant les circonstances commerciales.

Si la lutte entre le cabotage et le chemin de fer est sans intérêt appréciable, elle est impossible pour les transports internationaux à longue distance : Bordeaux-Gênes par exemple, l'avantage restant à la navigation maritime qui, bien qu'ayant dans l'espèce à supporter des frais dans les ports (1), peut néanmoins faire des prix sensiblement égaux à ceux qu'elle demanderait pour un parcours bien moindre, les prix de la navigation étant très loin de croître en proportion de la longueur des trajets.

---

(1) Nous avons vu (note 387) que seul le cabotage français est exempt de la plupart des droits de navigation.

Mais — ainsi que le fait remarquer M. Colson — si le chemin de fer « ne peut disputer à la voie maritime des échanges de port à port (sauf ceux du petit cabotage) il n'en est pas de même pour les échanges entre les points intérieurs voisins de la côte, et là, il y a effectivement concurrence. A mesure que l'on envisage les lieux d'expédition ou de destination plus éloignés des ports, le parcours à faire entre eux et le point d'embarquement ou de débarquement augmente, et par suite les frais de transport, qui s'ajoutent au fret, quand on veut prendre la voie maritime, vont en croissant ; en même temps, la distance par toute voie ferrée diminue et un moment arrive où le chemin de fer peut engager la lutte sans s'imposer trop de sacrifices. »

Les tarifs spéciaux intérieurs et communs des Compagnies de chemins de fer renferment de nombreux prix fermes (1) intéressant des parcours pouvant emprunter la voie maritime ; ces prix ont certainement eu pour but de lutter contre le cabotage français ; donnent ils néanmoins des résultats ? la plupart de ces prix qui datent — pour la plupart — de plusieurs années, n'ont dû être maintenus que par la force de l'habitude.

Nous citerons notamment les parcours suivants :

Cherbourg, Le Havre	pour le transport	des légumes frais.
Havre, Brest	—	des viandes fumées.
Marseille, Le Havre	—	des saindoux.
Nantes, Cette	—	des conserves de poissons.
Cherbourg, Bordeaux	—	des cafés verts.
Saint-Nazaire, Nantes Bordeaux, Calais	—	des sucres bruts.
Bordeaux, Nantes Toulon, Nice	—	des vins.
Havre, Rouen	—	des minerais.
Nantes, Saint-Nazaire Saint-Nazaire, Bordeaux Saint-Nazaire, Le Seyne	—	des produits métallurgiques.
Marseille, Cette Marseille-La Rochelle	—	des savons.
Havre, Rouen	—	des cotons et laines bruts.
Bordeaux, Dunkerque Cette, Dunkerque	—	des textiles.

398. — Tarifs combinés de chemin de fer et de navigation maritime (2). Des ententes existaient avant la guerre (après la fin des hostilités elles seront renouées sur une plus large échelle, espérons-le) entre les Compagnies de chemin de fer et les Compagnies de navigation maritime. Ces ententes revêtaient deux formes :

a) Traités particuliers (acceptés par l'Etat auquel ils étaient soumis par application de l'art. 14 de la loi du 15 juillet 1845 (3) ayant pour but

(1) Voir supplément : *Unification des tarifs*.

(2) Il n'existe pas pour le moment, nous l'avons déjà dit, de tarifs communs chemins de fer et navigation intérieure (batellerie).

(3) A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de

d'attirer sur les rails d'un réseau une marchandise pouvant emprunter une voie concurrente étrangère ; les Compagnies de navigation jouaient dans l'espèce le rôle d'agents commerciaux chargés de procurer un trafic ; ces Compagnies étaient rémunérées au moyen soit d'une allocation fixe, soit d'une prime proportionnelle au tonnage.

b) Tarif combiné faisant ressortir un prix total réduit d'une gare intérieure à un port d'outre-mer ou vice-versa, soit par la juxtaposition des prix par fer et par mer, soit par la création d'un prix commun présentant un prix total pour l'ensemble des parcours, et s'appliquant au transport des marchandises.

On a contesté la légalité d'un tel tarif applicable au transport des marchandises ; le Conseil d'Etat par un arrêt du 28 mai 1909 a rejeté les requêtes qui lui avaient été soumises à cet effet, estimant que « ni l'article 53 du cahier des charges (qui reproduit le texte de l'art. 14 sus-visé de la loi de 1845) ni aucune disposition législative ou réglementaire ne fait obstacle au droit du Ministre d'approuver un tarif établi dans les conditions prévues par le décret du 26 avril 1862 (voir I, note 60) en considération des trajets successifs que la marchandise a à faire, par des voies de diverses natures, jusqu'au point de livraison, pourvu que le bénéfice en soit admis pour toutes les marchandises expédiées dans les conditions prévues pour l'application du tarif. »

---

faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

SUPPLÉMENT

AU MANUEL DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

1. — Conditionnement des marchandises. Le 1er alinéa de l'art. 43 (voir I, note 115) des conditions d'application des tarifs généraux P. V. d'après lequel la « Compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer » ayant besoin d'être précisé, attendu qu'il ne prévoit pas d'une manière suffisamment claire l'obligation du commerce en matière d'emballage de marchandises à expédier par chemin de fer ; d'un autre côté comme il serait désirable que le public ne remette au transport que des colis conditionnés de manière à pouvoir être manutentionnés sans danger pour le personnel de la Compagnie et à pouvoir être chargés avec d'autres colis dans un même wagon sans risquer de les endommager ; enfin, vu l'utilité d'imposer au public l'obligation de munir les colis d'une étiquette portant le nom de la gare destinataire et le nom et l'adresse du destinataire ; pour toutes ces raisons les Compagnies ont proposé au Ministre le remplacement de l'art. 43 actuel par celui ci-après :

CONDITIONNEMENT DES MARCHANDISES. — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises dont la nature nécessite un emballage qui les préserve de pertes et avaries en cours de transport.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter :

1° Les marchandises remises dans un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration ;

2° Les colis qui ne portent pas le nom de la gare destinataire et soit à découvert, soit sous un repli d'une étiquette fixée de manière à ne pouvoir se détacher en cours de route, les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ou, tout au moins le nom et l'adresse du destinataire, les indications au crayon ne sont pas admises. Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc..., ni aux envois dont le chargement est effectué par le public.

Les colis doivent être conditionnés de manière à pouvoir être manutentionnés sans danger pour le personnel de la Compagnie et à pouvoir être chargés avec d'autres colis dans un même wagon sans risquer de les endommager.

2. — Débours. A la note I, 122, nous avons fait remarquer que certaines Compagnies s'étaient demandées si, par analogie avec ce qui se passe à l'étranger au sujet des débours, elles ne pourraient pas percevoir, soit de l'expéditeur, soit du destinataire, une taxe proportionnée au débours payé, et ce en rémunération des mesures comptables que motive le payement de ces débours.

En effet, aucune taxe n'est prévue actuellement en France pour les avances de fonds que le chemin de fer consent à faire à l'expéditeur et cependant une perception serait bien justifiée, ne serait-ce que pour indemniser le transporteur de la perte d'intérêt des sommes de l'emploi desquelles il se trouve privé jusqu'au moment où la marchandise est livrée.

En outre, comme l'ont fait remarquer les Compagnies en étudiant la question, l'expéditeur ne résiste pas toujours à la tentation de qualifier de débours des sommes qui constituent de véritables remboursements ; d'autre part, la provenance des débours n'est pas toujours facile à contrôler.

On remédierait à ces abus, tout en sauvegardant les intérêts des transporteurs, en appliquant aux débours une taxe proportionnelle à leur montant et qui serait indépendante de la longueur du trajet effectué par l'envoi ; cette taxe — qui serait applicable, aussi bien en P. V. qu'en G. V. et qui ne viserait que les débours payés aux expéditeurs par la gare de départ — s'élèverait (proposition des Compagnies) à 0 fr. 25 par fraction indivisible de 100 fr.

3. Dépôt des bagages. — A la note I, 174, page 252, en parlant de la taxe perçue à titre de garde des bagages soit avant soit après le départ des trains, nous avons dit que cette taxe n'était pas passible de l'impôt d'Etat de 10 %, cet impôt n'étant pas de nature à faire varier le montant de la taxe. Etant donné qu'il s'agit de bagages, ce n'est pas l'impôt de 10 % que nous aurions dû viser mais celui de 25 % applicable au transport des voyageurs, bagages, chiens et valeurs. Mais comme on ne se trouve pas dans l'espèce en présence d'un transport, il en résulte que les bagages déposés ne sont pas passibles de l'impôt d'Etat. D'un autre côté les Compagnies ont décidé que les taux progressifs prévus à l'art. 29 des conditions d'application des tarifs généraux G. V. ne seraient pas passibles isolément de la majoration de 25 % perçue au profit des Compagnies, mais que cette majoration ne s'appliquerait qu'à la somme totale obtenue.

Un exemple précisera la portée de cette manière de faire. Soit 4 colis déposés à une gare après l'arrivée du train et retirés au cours de la 7e période de 24 heures ; au lieu de calculer comme suit :

Trois premières périodes de 24 h.	0f 10	+ maj. de 25 %	= 0f 125	/0f 15 × 3 = 0f 45
Quatrième période de 24 heures	0 15	+ —	= 0 1875	/0 20 0 20
Cinquième —	0 25	+ —	= 0 3125	/0 30 0 30
Sixième —	0 30	+ —	= 0 375	/0 40 0 40
Septième —	0 30	+ —	= 0 375	/0 40 0 40
			AU TOTAL POUR 1 COLIS	1f 75
			et pour 4 colis (1f 75 × 4) =	7f 00

On devra calculer ainsi :

Trois premières périodes de 24 heures 0f 10 × 3	0f 30
Quatrième période de 24 heures	0 15
Cinquième —	0 25
Sixième —	0 30
Septième —	0 30
AU TOTAL POUR 1 COLIS	1f 30

Et pour 4 colis (1f 30 × 4) = 5f 20
Majoration de 25 % . . . 1 30 } 6f 50

4. — Exploitation des chemins de fer pendant la guerre. Règlementation nouvelle résultant de l'armistice. Au n° I, 19, (p. 37) nous avons parlé de l'organisation du réseau ferroviaire français en temps de guerre et nous avons vu que l'arrêté du 31 juillet 1914 du Ministre de la Guerre pris en conformité de l'art. 22 de la loi du 28 décembre 1888 avait ordonné que le service des chemins de fer relevait tout entier de l'autorité militaire.

Un projet de loi déposé le 11 octobre 1918 sur le bureau de la Chambre des députés — projet de loi que l'armistice conclu le 11 novembre 1918 a rendu inopérant — avait pour but de modifier la dite loi du 28 décembre 1888 sur l'exploitation des chemins de fer pendant la guerre.

Les articles 1 et 3 de ce projet disaient en effet :

ARTICLE PREMIER.

A dater de la promulgation de la présente loi, le Ministre des Travaux Publics et des Transports prendra la direction de l'ensemble des grands réseaux concédés de chemins de fer d'intérêt général, et il en assurera l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année qui suivra celle de la cessation des hostilités.

ARTICLE 3.

Le personnel des réseaux, soit réquisitionné, soit mobilisé et soumis aux lois et réglements militaires, relèvera tout entier du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Le personnel et le matériel pourront être indifféremment employés, sans distinction de réseau, sur l'ensemble du territoire.

Pendant toute la durée des opérations militaires (rapport présenté le 2 février 1919 par le Ministre des Travaux Publics et des Transports au Chef de l'Etat) les chemins de fer ont été soumis à un régime spécial de réquisition. D'un autre côté le décret du 29 octobre 1914 a prévu que, pendant la durée de la guerre, les conditions de délai et de responsabilité seraient fixées par le Ministre de la Guerre. En fait ces conditions ont fait l'objet d'arrêtés ministériels (voir I, note 208) qui ont modifié assez sensiblement les stipulations applicables en temps de paix.

L'armistice ayant créé une situation nouvelle permettant de modifier l'organisation en vigueur, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics un décret fut pris le 2 février 1919 dans le but de rendre la direction des réseaux aux administrations qui en sont chargées en temps de paix, de façon que les organismes ordinaires reprennent l'autonomie de leur gestion, tout en imposant dans l'intérêt général l'obligation d'exécuter, par priorité absolue, les transports militaires indispensables et les transports essentiels à la vie de la nation, cette charge étant compensée par une modification dans le point de départ des délais de transports réglementaires, étant entendu, d'autre part, que, pour sauvegarder les intérêts militaires, il suffirait de prévoir, à côté des organismes techniques des réseaux, des com-

missaires chargés de surveiller l'exécution des transports militaires et des travaux ayant un caractère militaire.

Ce décret du 2 février 1919 dit en effet :

ART. 1er. — A partir du 10 février 1919 et jusqu'à la cessation des hostilités, par dérogation aux prescriptions du décret du 5 février 1889 et du règlement du 8 décembre 1913, le fonctionnement de tous les chemins de fer, à l'exception des lignes en cours de reconstitution après destruction totale ou partielle et de celles exploitées par les sections françaises de chemins de fer de campagne ou par les armées alliées, sera assuré par les administrations qui en sont chargées en temps de paix, et cela dans les conditions fixées par les cahiers des charges, les conventions, les règlements et les tarifs en vigueur, mais sous les réserves qui suivent :

a) Les réseaux devront exécuter par priorité absolue les transports indispensables pour les armées françaises et les armées alliées, suivant la nomenclature arrêtée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, sur la proposition du Directeur général des transports militaires ;

b) Les réseaux seront tenus de se conformer aux ordres et programmes généraux de transports qui leur seront notifiés dans un but d'intérêt général, par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, agissant par délégation de l'autorité militaire ;

c) Pour les autres transports à petite vitesse non compris dans les paragraphes *a* et *b* ci-dessus, le point de départ des délais de transport est fixé :

1° Pour les marchandises manutentionnées par le public, au jour où le chargement des wagons est terminé, à moins que le chemin de fer n'en refuse la prise en charge pour défectuosité de chargement ;

2° Pour les marchandises dont la manutention incombe au chemin de fer, au jour où le chargement sur wagon pouvant avoir lieu, le chemin de fer les prend en charge.

Pour les marchandises de cette dernière catégorie, il est tenu, dans chaque gare, un registre spécial, sur lequel seront inscrites, sur la demande des intéressés et dans leur ordre de présentation, les expéditions de plus de 300 kilogr., qui n'auraient pu être acceptées pour défaut de matériel. Ce registre sera communiqué sur leur demande, aux expéditeurs dont les envois auront été ajournés ;

d) Pour les transports à grande vitesse autres que ceux visés par les paragraphes *a* et *b* ci-dessus et ceux de denrées périssables et pour les transports à petite vitesse jusqu'à 300 kilogr., les administrations auront le droit de prononcer, pour des gares déterminées ou pour l'ensemble de leur réseau, des limitations du nombre des expéditions faites soit par un même expéditeur à des destinataires quelconques, soit par un même expéditeur à un même destinataire, après avoir fait constater, par les commissaires du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer, la nécessité de ces restrictions.

Les lignes en reconstruction ou exploitées militairement rentreront dans le régime général à partir de la date qui sera fixée pour chacune d'elles par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports, sur la proposition du Directeur général des transports militaires, les administrations des réseaux entendues.

ART. 2. — Jusqu'à la cessation de la réquisition des chemins de fer, un commissaire militaire sera placé à côté du Directeur de chaque grand réseau, pour établir la liaison avec l'autorité militaire, surveiller l'exécution des transports militaires et pour diriger les travaux militaires et les travaux de réfection des voies de communication exécutés par des unités militaires ou avec le concours de l'autorité militaire.

Ce commissaire sera secondé, si c'est jugé nécessaire, par des commissaires militaires placés auprès des chefs d'arrondissement, inspecteurs principaux et chefs de gare.

Le commissaire militaire placé à côté du Directeur du réseau exerce les attributions d'un chef de corps à l'égard du personnel militaire ou militarisé de ce réseau.

Les commissaires militaires placés près des chefs de gare sont particulièrement chargés de diriger le service d'ordre et de police dans la gare et de transmettre les communications de l'autorité militaire.

ART. 3. — Sont abrogées les dispositions contraires au présent décret.

ART. 4. — Le Président du Conseil, Ministre de la Guerre, et le Ministre des Travaux Publics et des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 2 février 1919.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :
Le Président du Conseil, Ministre de la Guerre,
GEORGES CLEMENCEAU.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
A. CLAVEILLE.

Il résulte de l'art. 3 du dit décret que toutes les dispositions contraires sont abrogées ; c'est le retour au régime du temps de paix sauf que les réseaux doivent donner la priorité à certains transports et qu'en ce qui concerne les autres transports, les réseaux :

a) Ne seront tenus de prendre charge des marchandises G. V. et P. V. que dans les conditions indiquées (art. 1er) ;

b) Devront tenir un registre d'inscription des expéditions P. V. de plus de 300 kg. à manutentionner par le chemin de fer, qui ne pourraient pas être acceptées faute de matériel pour les charger :

c) Auront le droit de prononcer certaines limitations à l'égard des expéditions G. V. (denrées périssables exceptées) quel que soit le tonnage et des expéditions P. V. jusqu'à 300 kg. et ce pour permettre aux réseaux de s'opposer à une reprise en masse du trafic qui pourrait avoir pour effet de congestionner certains point vitaux et de paralyser complètement les transports, étant entendu que, s'ils veulent avoir recours à une mesure de ce genre, les réseaux doivent au préalable faire constater qu'il est nécessaire de la prendre par le Commissaire du Contrôle de l'Etat sur les chemins de fer.

En résumé, les obligations des Compagnies en ce qui concerne les transports visés sous *c*) et *d*) du dit décret de février 1919 sont les suivantes :

En G. V. { obligation d'accepter d'office } { Toutes les expéditions de denrées périssables. Toutes les autres expéditions, sauf à en limiter le nombre.

En P. V. { Obligation d'accepter d'office toutes les expéditions jusqu'à 300 kg, sauf à en limiter le nombre ; Obligation de ne prendre en charge à présentation les expéditions de plus de 300 kg. que si elles peuvent être chargées aussitôt ; Obligation d'inscrire, sur un registre spécial, celles de ces expéditions qui ne peuvent être acceptées.

Le décret du 2 février 1919 abrogeant, avons-nous dit, toutes les dispositions contraires à celles qu'il édicte, ne restent donc en vigueur que les dispositions des arrêtés ministériels qui ont été incorporées dans les tarifs généraux G. V. et P. V. (1), toutes autres dispositions ayant fait l'objet d'arrêtés ministériels ou d'affiches émanant des commissions de réseaux des Compagnies étant annulées.

Parmi les arrêtés pris pendant la guerre et qui se trouvent par suite annulés nous citerons ceux ci-après dont nous avons fait état au cours de notre ouvrage :

a) Des *31 mars 1915*, *7 juin 1915*, *13 novembre 1917 et 8 janvier 1918* (voir I, 133, renvoi (2), 182 et 208) fixant les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemin de fer en matière de transports commerciaux ;

b) Du *20 juillet 1915* (voir V, 315) concernant le transport des colis-postaux.

c) Du *11 février 1916* (voir I, 129, renvoi (4) et 208) : ouverture des gares le dimanche, délai de chargement, camionnage d'office ;

d) Du *2 mars 1916* (voir I, 208) : mesures destinées à empêcher l'encombrement des gares ;

e) Du *3 mai 1916* (voir II, 222) relatif a l'augmentation sur le parcours français des délais de livraison fixés part l'art. 14 de la Convention de Berne (transports internationaux) ;

f) Du *19 décembre 1916* (voir I, 117, *in fine* et 208) apportant diverses restrictions temporaires aux transports commerciaux ;

g) Du *9 février 1917* (voir I, 208) réglementant le rang de priorité des diverses catégories de marchandises et interdisant les réexpéditions ;

h) Du *20 février 1917* (voir I, 208) apportant certaines restrictions au transport des voyageurs et des bagages : suspension de la délivrance des billets spéciaux pour voyages circulaires, pour familles, pour stations thermales, etc. ; limitation à 100 kg. des excédents de bagages, etc...

i) Du *6 avril 1917* (voir I, 208) modifiant les limites de charge du matériel à marchandises ;

---

(1) Arrêtés des : 15 janvier 1917 portant majoration des frais de magasinage et de stationnement ; 9 avril 1918 concernant l'augmentation des frais accessoires ; 10 avril 1918 relatif aux formalités en douane.

j) Du *17 juillet 1917* (voir I, 150, renvoi (1) spécifiant l'indication de la gare destinataire sur les demandes de wagons ;

k) Du *20 septembre 1917* (voir I, 130, renvoi (4) prévoyant, pour éviter toute cause de retard dans le déchargement des wagons, un mode d'avis plus rapide que la lettre recommandée ;

l) Du *2 juillet 1918* (voir I, 208, page 304, renvoi (2) relatif à l'assurance en matière de transports commerciaux.

Les Compagnies, au reçu du décret sus-visé du 2 février 1919 ont demandé au Ministre de prendre un arrêté tendant à maintenir les dispositions de certains arrêtés pris au cours des hostilités.

C'est dans cet esprit qu'a été pris l'arrêté du 5 avril 1919 (voir *Officiel* du 5) abrogeant tous les arrêtés pris pendant la guerre et maintenant seulement en vigueur :

Article 1er, 1°. — L'article 1er de l'arrêté du 15 janvier 1917 (voir renvoi (1) page 608) : les arrêtés des 20 septembre 1917 (voir *k* ci-dessus), 9 et 10 avril 1918 (voir renvoi (1) page 608), 19 février 1919 (modifiant le texte mais non les modalités des dispositions concernant les frais de transmission et de transbordement — voir I, pages 137, 138, 158 —) ;

Article 1er, 2°. — L'arrêté du 11 février 1916 (voir *c* ci-dessus) ;

Article 1er, 3°. — L'arrêté du 17 juillet 1917 (voir *j* ci-dessus) ;

Article 1er, 4°. — L'arrêté du 11 juin 1918 concernant la manutention par le commerce sur le réseau du Midi des marchandises transportées aux conditions des tarifs généraux P. V. par expédition d'au-moins 4000 kg. ;

Article 1er, 5°. — L'arrêté du 20 février 1917 (voir *h* ci-dessus) ;

Article 1er, 6°. — L'arrêté du 6 avril 1917 (voir *i* ci-dessus) ;

Article 2e, 1°. — L'article 3 de l'arrêté du 9 février 1917 interdisant les réexpéditions (voir *g* ci-dessus) ;

Article 2e, 2°. — L'article 2 de l'arrêté du 19 décembre 1916 concernant les transports C. V. (voir *f* ci-dessus et note I, 208, page 300).

5. — ***Fausses déclarations.*** A la note I, 119, en parlant des fausses déclarations quant à la nature et au poids des marchandises transportées, nous avons exposé qu'il serait utile, pour prévenir ces fausses déclarations, qu'une pénalité fût appliquée. C'est dans ce but qu'a été déposé le 16 mai 1918 sur le bureau de la Chambre par les Ministres des Travaux Publics et des Finances un projet de loi ayant pour objet de réprimer certaines fraudes commises par des usagers des chemins de fer.

Ci-dessous exposé des motifs :

L'article 78 du règlement d'administration publique du 15 novembre 1917 (1) sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, interdit aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares,

(1) Voir I, note 22 : ordonnance royale du 15 novembre 1846.

stations ou haltes, d'occuper une place d'une classe supérieure à celle à laquelle leur billet leur donne droit, ou d'effectuer un parcours supérieur à celui que comporte ce billet, sans avoir préalablement payé le supplément.

D'autre part, l'art. 48 des conditions générales d'application des tarifs G. V. et l'art. 44 des conditions générales d'application des tarifs P. V. prescrivent que toute expédition (sauf pour les bagages) doit être accompagnée d'une déclaration portant, entre autres mentions, l'indication du nombre, du poids et de la nature des colis expédiés. S'il s'agit de finances, valeurs ou objets d'art, les bulletins de remise qui accompagnent l'expédition doivent en outre indiquer la valeur de l'article. Des dispositions analogues figurent dans les conditions d'application des réseaux d'intérêt local, chemins de fer ou tramways.

Les infractions aux dispositions rappelées ci-dessus tombent actuellement sous le coup de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. Elles sont punies d'une amende de 16 à 3000 fr. ; en cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de 3 jours à un mois. Quoique la peine encourue soit de nature correctionnelle, la loi désigne ces infractions du nom de contraventions ; par suite, l'intention frauduleuse n'est pas une condition nécessaire de la condamnation.

En pratique, ces peines sont très rarement appliquées : la rigueur même que présente une condamnation en police correctionnelle fait avorter les poursuites lorsque les contrevenants n'ont pas agi avec intention de fraude, et la preuve de cette intention est souvent difficile à rapporter.

Il en résulte que ces infractions, lorsqu'elles sont découvertes, ne comportent pratiquement d'autres sanctions qu'une rectification de taxe, sanction insuffisante aussi bien pour prévenir les erreurs involontaires que pour décourager les tentatives de fraude.

Dans un avis en date du 5 décembre 1900, relatif à la répression des fausses déclarations, le Comité consultatif des chemins de fer a estimé que, s'il convient de conserver des sanctions pénales pour réprimer les déclarations frauduleuses, il y a lieu, par contre, de n'édicter, à l'égard des inexactitudes commises de bonne foi, que des sanctions civiles consistant en une majoration des taxes de transport.

C'est de cette idée que s'inspire le projet soumis.

Ce système n'est pas une nouveauté en matière de chemins de fer ; il a déjà trouvé place dans la législation de plusieurs pays de l'Europe centrale, et la Convention de Berne (1) l'a consacré pour les transports internationaux. Il y a toutefois, entre ces précédents et le projet présenté, cette différence que la majoration imposée aux contrevenants doit, d'après notre texte, être versée pour la plus grande part au Trésor Public, tandis que, d'après la Convention et les législations précitées, elle est entièrement perçue au profit des réseaux participant au transport. La modalité que nous vous proposons nous paraît se rapporter mieux à la nature spéciale du contrat de transport par voie ferrée, contrat dont les règles, fixées par décisions de l'autorité administrative, ont un caractère d'ordre public.

La majoration des taxes de transport sera réclamée non seulement à l'expéditeur qui aura fait une fausse déclaration, mais encore au voyageur

(1) Voir III, note 215.

sans billet ou déclassé. La sanction sera applicable de plein droit, sans distinction entre le cas de bonne foi et celui de fraude.

Le montant du droit sera perçu en même temps et par les mêmes agents que la taxe ou le complément de taxe dû aux réseaux participant au transport.

Afin d'intéresser davantage les administrations de chemins de fer et de tramways à la découverte de ces irrégularités et pour les dédommager des frais de recouvrement, nous vous proposons d'admettre que le produit du droit leur sera attribué pour un quart. Le surplus sera versé au Trésor Public, suivant les mêmes règles que l'impôt de grande vitesse.

Les pénalités édictées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 demeureront applicables lorsque la contravention aura été commise avec intention de fraude, sans préjudice, d'ailleurs, de celles portées par l'art. 405 du Code pénal en cas d'escroquerie.

L'article unique de ce projet de loi est ainsi conçu :

Tout voyageur ayant pris place dans les voitures circulant sur les voies ferrées sans être muni d'un billet, alors que la délivrance préalable des billets est prévue dans les règlements, tout voyageur occupant une place d'une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donne droit ou prolongeant son voyage au-delà du point jusqu'auquel ce billet est valable, sans avoir préalablement payé ou offert de payer la taxe complémentaire,

tout expéditeur ayant fait une déclaration comportant des inexactitudes ou des omissions de nature à entraîner la perception d'une taxe inférieure à celle qui serait régulièrement due,

payera, en sus du montant de la taxe ou du complément de taxe dû aux réseaux intéressés, un droit qui sera égal au double de ce montant, impôt compris, et dont le produit perçu suivant les mêmes règles que l'impôt sur les transports de voyageurs, excédents de bagages, finances et chiens, sera attribué pour trois quarts à l'État et pour un quart aux réseaux intéressés.

Les pénalités édictées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ne seront encourues, pour les actes énumérés ci-dessus, que dans le cas où ces actes présenteront le caractère d'une tentative de fraude.

*6. — **Lettre de voiture.*** Sous le n° 124 nous avons dit que la « Compagnie n'accepte que pour le coût du timbre (0 fr. 70) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs ».

Les lettres de voiture remises par les expéditeurs aux gares expéditrices doivent être rédigées sur papier timbré de dimension, par application du principe posé dans l'article 12 de la loi du 13 brumaire an VII, et la loi du 28 février 1872, l'avons-nous vu, en a fixé le coût à 0 fr. 70 (*droit de décharge compris*).

L'article 19 de la loi du 29 juin 1918 a augmenté les droits de timbre de dimension, qui sont fixés, depuis le 1er juillet 1918, aux chiffres suivants :

Demi-feuille de petit papier	1 f »
Feuille de petit papier	2 »
Feuille de moyen papier	3 »
Feuille de grand papier	4 »
Feuille de grand registre	6 »

Les lettres de voiture doivent être désormais rédigées, suivant leur dimension, sur papier timbré de 1 fr., 2 fr., etc., sans préjudice du droit de timbre de 0 fr. 10 exigible pour la décharge des objets transportés. Elles sont généralement de la dimension de la demi-feuille de petit papier et passibles par conséquent du timbre de 1 fr.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux lettres de voiture internationales (qui sont passibles sur le parcours français du nouveau droit de timbre de 0 fr. 25 (voir II, note 214).

7. — Marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises. Au n° 117 nous avons parlé de la manutention des marchandises en vrac taxées au tarif général et nous avons exposé, en rappelant qu'aux termes de l'art. 43 actuel des conditions des tarifs généraux P. V. les marchandises susceptibles de se confondre n'étaient acceptées en vrac que par wagon complet d'au moins 4.000 kg. (3e alinéa de l'art. 43), que l'obligation de la manutention des marchandises en vrac taxées au tarif général devrait être imposée au commerce.

La condition de la remise de 4 tonnes au minimum à laquelle est surbordonnée l'acceptation des marchandises *en vrac* n'étant plus en harmonie avec la capacité de transport du matériel en circulation à l'heure actuelle, les Compagnies ont demandé au Ministre de relever de 4 à 5 tonnes le tonnage minimum par wagon exigé et d'appliquer le même quantum aux expéditions au sujet desquelles les expéditeurs pour leur commodité personnelle, soit qu'ils veuillent s'éviter les frais d'un emballage, soit qu'ils veuillent s'assurer un complément de garantie contre les risques d'avaries en cours de route, demandent qu'il leur soit réservé l'usage exclusif d'un wagon.

La proposition des Compagnies fait l'objet d'un article (nouveau) 43 *bis* ainsi conçu :

Marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises. — Sont taxées sur un poids minimum de 5000 kilogrammes par wagon, le chargement devant être opéré par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire :

a) Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que pommes de terre, houille, soufre, etc., lorsqu'elles sont remises en vrac ;

b) Les marchandises de toute nature pour le transport desquelles la Compagnie a, sur demande de l'expéditeur inscrite sur la déclaration d'expédition, consenti à lui réserver l'usage exclusif d'un wagon.

8. — Minimum de perception. Nous avons vu (note I, 81) que l'article 7 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. édicte que, quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé

à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

Lorsqu'un transport, taxé au tarif général, emprunte plusieurs réseaux, chacun d'eux perçoit le minimum de 0 fr. 40 par expédition qui est fixé par le dit art. 7. Dès que le projet de tarif général commun (voir supplément note 9) aura été approuvé par l'administration supérieure, ce minimum ne pourra plus être exigé qu'une seule fois ; les réseaux risquant de se trouver en perte si ce minimum n'était relevé, les Compagnies comme conséquence de la proposition d'un tarif général commun, ont demandé au Ministre que le dit minimum de 0 fr. 40 soit élevé à 0 fr. 60 par expédition.

9. — Tarif général commun P. V. A la note I, 57, pages 88 et 89, nous avons fait remarquer les différences qui résultent, pour les réseaux français d'intérêt général, entre les bases des 6 séries de leur tarif général et de l'opportunité qu'il y aurait à l'établissement d'un tarif général commun P. V. Les Compagnies, les Ceintures comprises, ont soumis le 18 septembre 1918 à l'homologation ministérielle une proposition tendant à la création d'un tarif général applicable en service intérieur comme en service commun.

Le tarif projeté présente, par rapport au tarif général particulier — encore en vigueur — de chaque réseau, les différences en plus ou en moins ou les égalités de traitement, que fait ressortir le tableau *(pages 614 et 615)*.

Sur la Petite Ceinture, le prix de base du tarif général est, quelle que soit la nature de la marchandise expédiée, de 0 fr. 18 par T. K. ; il y aura donc abaissement notable pour le parcours P. C. lorsque le tarif général commun sera mis en vigueur, les prix de base de ce tarif variant en effet de 0 à 25 kil. (parcours maximum P. C. 16 kil.) de 0 fr. 16 à 0 fr. 08 par T.K.

Si nous prenons un parcours moyen de 10 kil. on obtient les prix ci-après par tonne :

Tarif projeté	1re série	0f 16 × 10 kilm	1f 60
	2e, 3e et 4e séries	0 14 × 10 —	1 40
	5e série	0 10 × 10 —	1 00
	6e série	0 08 × 10 —	0 80
Tarif actuel		0 18 × 10 —	1 80

Soit par rapport au tarif projeté une augmentation variant de 11 à 55 °/₀.

En ce qui concerne la Grande Ceinture, les bases des 6 séries du tarif général P. V. actuel sont les suivantes :

1re série	0f 16 par T. K.	quelle que soit la distance.
2e —	0 14 —	
3e —	0 12 —	
4e —	0 10 —	
5e —	0 08 —	
6e —	0 08 —	quelle que soit la distance, avec maximum de 5 fr. par tonne.

Parcours maximum G. C. 80 kil.

(*Voir suite page 616*).

SÉRIES	RÉSEAUX		
	Est	État	
		ancien réseau	ancien ouest
1re	Pas de différence.	Pas de différence : a) jusqu'à 50 km. Au-delà, augmentation moyenne de : 10 °/₀.	b) jusqu'à 400 km. 7,80 °/₀.
2e	Pas de différence.	Pas de différence : a) jusqu'à 50 km. Au-delà, augmentation moyenne de : 12,60 °/₀.	b) jusqu'à 400 km. 6,40 °/₀.
3e	Augmentation moyenne de 10,90 °/₀.	Augmentation moyenne de : 8,70 °/₀.	7,10 °/₀.
4e	Jusqu'à 200 km. Augmentation de 10 °/₀. Au-delà, pas de différence.	Augmentation moyenne de 11 °/₀.	Jusqu'à 200 km. Augmentation moyenne de 10 °/₀. Au-delà, jusqu'à 400 km. pas de différence. Au-delà, augmentation moyenne de 6,50 °/₀.
5e	Augmentation moyenne de : 13,30 °/₀.	27,10 °/₀.	Jusqu'à 200 km. Augmentation moyenne de 10,60 °/₀. Au-delà, jusqu'à 400 km. pas de différence. Au-delà, augmentation moyenne de 5,50 °/₀.
6e	Augmentation moyenne 18 °/₀ jusqu'à 50 km. Au-delà, pas de différence.	Diminution moyenne de 7 °/₀.	Jusqu'à 50 km. augmentation moyenne de 4 °/₀. Au-delà, pas de différence.

RÉSEAUX			
MIDI.	NORD.	ORLÉANS.	P.-L.-M.
Pas de différence jusqu'à 100 km. Au-delà. diminution moyenne de 4,50 %.	— Pas de différence. —		
Pas de différence jusqu'à 100 km. Au-delà, diminution moyenne de 5,50 %.	Pas de différ. jusqu'à 200 km. Au-delà, augmentation de 2,50 %.	Pas de différence jusqu'à 500 km. Au-delà, diminution moyenne de 2,15 %.	
Jusqu'à 25 km. augmentation de 7 %. De 25 à 33 km. diminution de 7,5 %. De 33 à 50 km. augmentation de 7 %. De 50 à 100 km. pas de différence. Au-delà, diminution moyenne de 8 %.	Augmentation moyenne de 5,30 %.	Jusqu'à 200 km. Augmentation moyenne de 6,50 %. Au-delà, pas de différence.	
Augmentation de 14 % jusqu'à 25 km. Au-delà, jusqu'à 33 km. diminution de 9 %. Pas de différence au-delà jusqu'à 50 km. Au-delà. diminution moyenne de 14 %.	Augmentation moyenne de 8 %.	Jusqu'à 200 km. Augmentation moyenne de 10 %. Au-delà, pas de différence.	
Pas de différence jusqu'à 50 km. Au-delà, diminution moyenne de 13,40 %.	— d° —	Jusqu'à 200 km. augmentation moyenne de 10 %. Au-delà, pas de différence.	Augmentation moyenne de 12 %.
Jusqu'à 50 km. augmentation moyenne de 7 %. Au-delà, pas de différence.	Jusqu'à 50 km. augmentation moyenne de : 7 %. Au-delà, pas de différence.		Jusqu'à 50 km. Augmentation moyenne de 1,70 %. Pas de différence, au-delà, jusqu'à 900 km. Au-delà, augmentation moyenne de 2 %.

Pour les 1re et 2e séries le tarif projeté n'apportera aucune modification ; pour les 3e, 4e et 5e séries ce tarif présentera une augmentation variant :

a) de 14 à 9 °/₀ pour la 3e série.
b) de 28 à 11 °/₀ — 4e —
c) de 20 à 13 °/₀ — 5e —

Pour la 6e série, égalité de traitement jusqu'à 30 kil., au-delà, le tarif projeté présentera par rapport à la 6e série actuelle G. C. une diminution variant de 6 à 14 °/₀.

10. — Tarifs internationaux. Ainsi que nous l'avons vu en examinant les divers genres de tarifs spéciaux applicables au transport notamment des marchandises P. V., les Compagnies françaises ont établi avec certaines Compagnies étrangères des tarifs d'exportation ou de transit, autrement dit des tarifs internationaux.

En ce qui concerne les tarifs qui existaient avant la guerre avec les réseaux ressortissant des Etats ennemis, ils sont devenus inopérants, le décret du 28 septembre 1914 ayant interdit toutes relations économiques avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ; les tarifs internationaux visant ces deux Etats se sont donc trouvés en fait annulés, l'état de guerre ayant eu pour effet d'entraîner automatiquement la dénonciation de tous les tarifs conclus avec les chemins de ces pays.

Néanmoins, pour permettre aux Compagnies françaises d'envisager en toute liberté les conditions dans lesquelles pourraient éventuellement être reprises, après la signature du traité de paix, des relations de trafic direct avec les réseaux des pays ennemis, les Compagnies ont proposé au Ministre la suppression de tous les tarifs internationaux G. V. et P. V.. communs aux réseaux français et aux chemins de fer des pays ennemis.

A un autre point de vue, l'unification projetée des tarifs (voir supplément, note 11) doit avoir pour conséquence la suppression de tous les autres tarifs internationaux en vigueur ; en effet, les prix de ces tarifs résultant en général de la soudure des tarifications françaises et étrangères, seraient en discordance avec les prix des futurs tarifs spéciaux français ; les Compagnies françaises ont donc dénoncé à partir du 16 janvier 1919 tous les tarifs internationaux.

11. — Unification des tarifs. Au n° 75 (page 115) en parlant d'une tarification idéale, nous avons fait ressortir les avantages qui résulteraient aussi bien pour le commerce que pour les transporteurs d'une tarification simple et uniforme sur tous les réseaux, d'où économie du personnel ferroviaire en ce qui concerne les agents taxeurs et détaxeurs, facilité pour le commerce de se rendre compte du prix applicable au transport de telle ou elle marchandise et par suite détermination sans crainte d'aléa du prix de revient de cette marchandise, possibilité de contrôler une taxe appliquée sans avoir recours à des intermédiaires, etc.

Si la tarification que nous avons étudiée n'est pas celle que les Compagnies ont envisagée, elles ne viennent pas moins de faire un grand pas dans la mesure préconisée ; elles ont en effet soumis à l'homologation ministérielle des propositions tendant à la création de nouveaux tarifs spéciaux P. V. ; le but que se sont proposé les Compagnies est le suivant :

Plus de prix fermes ni de prix barèmes spéciaux comme il en existe tant actuellement dans les tarifs spéciaux (intérieurs et communs) ; dans chaque tarif projeté (2, 3, 4, 5, etc...) une nomenclature de marchandises, plus restreinte que celle actuelle, avec en regard de chaque marchandise visée un barème (I, II, III, IV, etc... variant suivant la nature du produit) applicable soit :

a) Par expédition avec condition de tonnage variant de 5 à 10 T. (1)

b) Par wagon complet d'au moins 4, 5, 7, 8 ou 10 tonnes : lorsque les envois seront effectués pour certaines marchandises déterminées, par wagon d'au moins 20 T. les prix (par 10 T.) seront réduits de 3 %.

Chaque tarif proposé donne les bases des barèmes visés par coupure de distances, bases décroissantes à mesure que les distances augmentent ; il sera donc facile d'obtenir le prix pour un parcours déterminé en ajoutant au prix par tonne obtenu, les frais accessoires :

a) De chargement, de déchargement et de gare (1 fr.50) pour les expéditions avec condition de tonnage ;

b) De gare seulement (0 fr. 60) — manutention obligatoire pour le commerce — pour les envois par wagon complet.

Enfin, ce qui est appréciable et rendront inutiles :

a) En trafic intérieur notamment la clause des stations intermédiaires — par suite de la suppression des prix fermes ;.

b) Aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic direct. toute combinaison de soudure ou de détournement pour l'obtention du prix le plus réduit ;

les prix des barèmes des tarifs proposés seront applicables en trafic intérieur comme en trafic direct ; cette unification des tarifs entrainera donc la suppression des tarifs spéciaux intérieurs P. V. et des tarifs spéciaux communs P. V. des séries 100, 200, 300 et 400.

Ci-dessous comparaison entre la tarification actuelle et celle résultant de l'unification projetée, et ce pour des marchandises de première nécessité tant au point de vue alimentaire qu'au point de vue industriel (par envoi de 10 tonnes sauf indication contraire). — Nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte la majoration de 25 % et l'impôt d'Etat (de 10 ou 5 %).

---

(1) Par conséquent plus de tarification réduite comme actuellement sans condition de tonnage (a), pour les envois de l'espèce seul le tarif général commun, également projeté, sera applicable ;

(a) Sauf pour le tarif projeté 25 (fûts vides) qui prévoit un barème sans condition de tonnage.

MARCHANDISES	TARIFICATION actuelle	TARIFICATION projetée	Soit en plus %
Blé.	2 fr.	2 fr.	
a) de Marseille-Saint-Charles à Corbeil 806 kilm.			
tarif spécial 2, § IV B . . . . . 19,05 × 10ᵀ	190,50		
— 2, barême IV. . . . . 26,60 × 10		266	28 %
b) de Cosne à Corbeil 170 kilm.			
tarif spécial 2, § VI A . . . . . 8,50 × 10	85		
— 2, barême IV. . . . . 12,30 × 10		123	30 %
c) de Nantes (Etat) à Corbeil 408 kilm.			
tarif spécial commun 102, § I. . . . . 14,60 × 10	146		
— 102, barême IV. 18,65 × 10		186,50	21 %
Farine de froment.			
de Besançon-Mouillère à Sens 297 kilm.			
tarif spécial 2, § VI A . . . . . 12,50 × 10ᵀ	125		
— 2, barême IV. . . . . 16,40 × 10		164	23 %
Œufs, par 8 tonnes.			
a) de Bourg à Bercy 442 kilm.			
tarif spécial 3, § III, barême 3 . . . 49,70 × 8ᵀ	397,60		
tarif général, 1 série . . . . . 66,50 × 8		532	25 %
b) de Laval à Lille 511 kilm.			
tarif spécial commun 103, chapitre 9, § III, barême spécial. . . . . 29,45 × 8	235,60		
tarif général commun, 1 série . . . 76,05 × 8		608,40	61 %
Sel marin.			
du Croisic à Paris-Ivry 515 kilm.			
tarif spécial 4, § 3, prix ferme . . . 13,70 × 10ᵀ	137		
— 4, barême unique . . . 22,00 × 10		220	37 %
Betteraves sucrières.			
de la Guerche à Bordeaux Saint-Jean 487 kilm.			
tarif spécial 5, § 7. Barême spécial. . . 9,95 × 10ᵀ	99,50		
— 5, barême IV. . . . . 14,35 × 10		143,50	30 %
Sucre raffiné en pains, en vrac.			
de Marseille-Saint-Charles à Roanne 417 kilm.			
tarif spécial 5, § II. b) prix ferme. . . 20,20 × 10ᵀ	202		
— 5, barême I . . . . . 33,10 × 10		331	38 %
Vins en fûts.			
a) de Saint-Gilles-du Gard à Bercy 764 kilm.			
tarif spécial 6, § VI, barême spécial. . 28,65 × 10ᵀ	286,50		
— 6, barême II . . . . . 44,40 × 10		444	35 %
b) de Narbonne à Bercy 817 kilm.			
tarif spécial commun 106, chapitre 16, barême spécial . . . . . 29,20 × 10	292		
tarif spécial commun 106, barême II . 45,10 × 10		451	35 %

MARCHANDISES		TARIFICATION actuelle	TARIFICATION projetée	soit en plus %
		fr.	fr.	
Houille.				
a) de Lens à Paris-la-Chapelle 210 kilm.				
tarif spécial 7, prix ferme.	$6,90 \times 10^{T}$	69		
— 7, barême unique . . .	$8,80 \times 10$		88	21 %
b) d'Epinal à Bercy 321 kilm.				
tarif spécial 7, prix ferme.	$8,20 \times 10$	82		
— 7, barême unique . . .	$11,00 \times 10$		110	25 %
c) de Bruay à Nancy 410 kilm.				
tarif spécial commun 107, chapitre 2, barême I	$10,10 \times 10$	101		
tarif spécial commun 107, barême unique	$12,80 \times 10$		128	21 %
Bois à brûler (par 7 tonnes).				
de Molphey à Paris-Bercy, 261 kilm.				
tarif spécial P. V. 8, § 1, barême spécial.	$6,60 \times 7^{T}$	46,20		
— P. 8, 8 barême spécial . .	$12,75 \times 7$		89,25	48 %
Bois pour mines (par 8 tonnes).				
a) de Bayonne à Lens 1002 kilm.				
tarif spécial commun 109, chapitre II, prix ferme.	$18,70 \times 8^{T}$	149,60		
tarif spécial commun 109, barême V .	$34,15 \times 8$		273,20	45 %
b) de Salins à Montceau-les-Mines, 163 kilm.				
tarif spécial 9, barême F.	$5,85 \times 8$	46,80		
— 9, barême V.	$9,30 \times 8$		74,40	37 %
Chaux et ciments.				
de Port-de-Piles à Albi 493 kilm.				
tarif spécial 10, § 2, barême II . . .	$10,05 \times 10^{T}$	100,50		
— 10, barême I	$20,40 \times 10$		204	50 %
Sable.				
a) de Nogent l'Artaud à Charmes 318 kilm.				
tarif spécial 11, § 8, prix ferme . . .	$6,95 \times 10^{T}$	69,50		
— 11, barême VIII.	$12,05 \times 10$		120,50	42 %
b) de Nemours à Baccarat 397 kilm.				
tarif spécial commun 111, chapitre 1, § II, barême spécial.	$9,55 \times 10$	95,50		
tarif spécial commun 111, barême VIII.	$14,05 \times 10$		140,50	32 %
Castine.				
du Pouzin au Creusot 277 kilm.				
tarif spécial 12, § IV *b*) barême spécial.	$5,85 \times 10^{T}$	58,50		
— 12, barême IX	$10,15 \times 10$		101,50	42 %
Minerais de fer.				
d'Arles-sur-Tech au Creusot 684 kilm.				
tarif spécial 113, chapitre 14, barême spécial	$10,80 \times 10^{T}$	108		
tarif spécial 113, barême III. . . .	$16,30 \times 10$		163	33 %

MARCHANDISES		Tarification actuelle	Tarification projetée	soit en plus %
		fr.		
Fonte brute.				
de St-Dizier à Paris-Reuilly 231 kilm.				
tarif spécial 14, barême G*bis*	7,05 × 10t	70,50		
— 14, barême VIII	10,15 × 10		101,50	30 %
Machines et mécaniques emballées.				
de Saint-Etienne (Loire) à Bercy, 500 kilm.				
tarif spécial 14, § II, 1 cat.	35,80 × 10	358		
tarif général commun, 3e série	55,50 × 10		555	35 %
Instruments agricoles emballés (par 5t).				
de Lieusaint à Tarbes, 802 kilm.				
tarif spécial commun 114, chapitre 1, § II, barême B	58,65 × 5	293,25		
tarif spécial commun 114, barême II	70,70 × 5		353,50	17 %
Huile de pétrole rectifiée, en fûts de fer (par 8t).				
de Juvisy à Lyon Vaise, 475 kilm.				
tarif spécial 15, § VI, prix ferme (manutention déduite)	24,60 × 8t	196,80		
tarif spécial 15, barême IV	38,85 × 8		310,80	36 %
Savon commun.				
de Marseille-Saint-Charles à Bercy, 828 kilm.				
tarif spécial 16, § VI, barême spécial	25,40 × 10t	254		
— 16 barême III	41,45 × 10		414 50	38 %
Huile d'olive (7 tonnes.				
de Salon à Clermont-Ferrand, 386 kilm.				
tarif spécial 16, § II, prix ferme 28 + 0,60 frais de gare	28,60 × 7	200,20		
tarif spécial 16 barême I	39,35 × 7		275,45	27 %
Tan en sacs (5 tonnes).				
d'Issoudun à Pontivy 547 kilm.				
tarif spécial 17 barême G	16,30 × 5t	81,50		
— 17 barême IV	32,25 × 5		161,25	49 %
Carbure de calcium.				
de Notre-Dame de Briançon à Bercy, 627 kilm.				
tarif spécial 18, § X 2° *b* barême spécial	24,85 × 10t	248,50		
— 18 barême I	57,95 × 10		579,50	57 %
Papiers communs à journaux, en bobines (par 8t)				
de Corbeil à Bordeaux-Bastide 566 kilm.				
tarif spécial 119, ch. 19, § I, prix ferme 30 + 0,60 frais de gare	30,60 × 8t	244,80		
tarif spécial 119, barême III	40,90 × 8		327,20	25 %

MARCHANDISES	TARIFICATION actuelle	TARIFICATION projetée	soit en plus %
Fils de coton écrus pour tissage (par 5 tonnes).			
d'Armentières à Roanne 674 kilm.			
tarif spécial commun 120, ch. I, barème spécial . . . . . 56,05 × 5t	280,25		
tarif spéclal 120. barème III. . . . 69,50 × 5		347,50	19 %
Verrerie commune emballée (5 tonnes).			
de Vénissieux à Paris Bercy, 497 kilm.			
tarif spécial 21, § V, 1° prix ferme . . 16,50 × 5t	82,50		
— 23 barème III . . . . 40,40 × 5		202	60 %
Phosphate de chaux naturel, en roche, en vrac.			
de Marseille-Saint-Charles à Nantes, 949 kilm.			
tarif spécial commun 122, ch. 1er, b. III. 15,70 × 10t	157,00		
— 122 barème III . . . . 21,60 × 10		216	27 %
Fumier.			
de Pontivy à Saint-Malo, 155 kilm.			
tarif spécial 22, prix ferme . . . . 4,10 × 10t	41		
— 22, barème III . . . . 5,70 × 10		57	28 %
Foin en balles pressées (8 tonnes).			
de Montfavet à Paris Bercy, 726 kilm.			
tarif spécial 23, barèmes E et F (20,75 × 5t) + (17,10 × 3t)	155,05		
— 23, barème V. . . . . 24,10 × 8		192,80	19 %
Mobilier non dénommé, usagé, en vrac (4 tonnes).			
de Bercy à Nice, 1016 kilm.			
tarif spécial 24, barème 3. . . . . 90,40 × 4t	361,60		
— 24, barème I. . . . . 130,90 × 4		523,60	31 %
Peaux brutes de bœufs (8 tonnes).			
de Marseille Saint-Charles à Bercy, 828 kilm.			
tarif spécial 27, § II, barème B . . . 36,10 × 8t	288,80		
— 27, barème II. . . . . 52,70 × 8		469,60	38 %

Des comparaisons ci-dessus il résulte que la tarification projetée fait ressortir une proportion en plus variant de 17 à 61 %, par rapport à la tarification actuelle, et une proportion moyenne, pour les exemples visés, de 34 %.

12. — Tarif de groupage. Au n° 202 (page 291) nous avons parlé du groupage, c'est-à-dire la réunion en une seule expédition de marchandises ordinairement diverses à l'adresse en fait de plusieurs destinataires, bien qu'adressées par un commissionnaire à lui-même ou à un autre commissionnaire chargé d'effectuer la livraison aux destinataires

réels, et nous avons exposé que les Compagnies françaises paraissaient disposées à favoriser un tel genre d'expéditions notamment par des dispositions de tarifs.

De tous les réseaux français, seuls l'Est et le Nord prévoient actuellement un tarif de groupage pour le transport de marchandises de toute nature expédiées par wagon d'au moins 5 ou 10 tonnes ; l'unification projetée des tarifs (voir supplément n° 11) a amené les réseaux à examiner l'éventualité d'un tarif de groupage, applicable sur tous les réseaux, favorable aux intérêts du moyen et du petit commerce puisqu'il serait possible à ces commerçants d'obtenir pour l'ensemble des marchandises groupées un prix de transport plus réduit que celui résultant du tarif général commun (voir supplément n° 9) si les envois de détail étaient expédiés isolément.

Ce tarif de groupage comprendrait deux barèmes suivant le poids chargé (5 ou 10 tonnes) et s'appliquerait aux marchandises de toute nature à l'exclusion :

1° Des matières dangereuses (explosibles ou inflammables) classées par Arrêté Ministériel dans les trois premières catégories du Règlement des matières dangereuses (Voir 1 notes 79 renvoi (1), 84 et 85) ;

2° Du plaqué d'or et d'argent, du mercure, des broderies, des dentelles, des objets d'art, des modes et confections, des tapisseries, des soies et soieries et généralement des marchandises dont la valeur excède 25 francs le kg.

Étant entendu que le chargement serait effectué par l'expéditeur, directement de voiture à wagon, et le déchargement par le destinataire, directement de wagon à voiture.

TABLE

ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE DES MATIÈRES

	Articles	Pages
I. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :		
a) Considérations économiques et généralités.	1 à 27	3 à 50
b) Etude technique	28 à 49	51 à 83
c) Exploitation commerciale	50 à 210	84 à 329
II. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX RÉGIS PAR LA CONVENTION DE BERNE	211 à 227	333 à 358
III. a) Chemins de fer français d'intérêt local. . .	228 à 231	361 à 380
III. b) — — — coloniaux . . .	232 à 240	381 à 395
III. c) — — étrangers (européens) . . .	241 à 250	396 à 408
IV. — QUESTIONS DOUANIÈRES	251 à 307	411 à 467
V. a) COLIS-POSTAUX.	308 à 315	471 à 483
V. b) COLIS-AGRICOLES	316 à 319	483 à 490
VI. — NAVIGATION INTÉRIEURE :		
a) Etude technique.	320 à 334	493 à 504
b) Utilisation commerciale	335 à 353	505 à 519
VII. — NAVIGATION MARITIME :		
a) Etude technique	354 à 372	523 à 560
b) Utilisation commerciale	373 à 398	560 à 602

LÉGENDE

(*). — Ce qu'on entend par.

I. 30. — I^re^ Partie. Article n° 30, page 52.

IV. 256. — IV^e^ — Article n° 256, page 412.

C. de C. — Code de Commerce.

C. de B. — Convention de Berne.

P. V. — Petite vitesse.

G. V. — Grande vitesse.

A	Partie	Numéro des articles	Pages
Abandon des marchandises en douane	IV	285	437
Abonnement (tarifs d')	I	63	97
Abordage (*) différents genres d'abordage	VII	385	577
Acceptions du mot Fret	VII	378	568
Accessoires de la voie : appareils de changements et de croisements de voie. — Plaques tournantes	I	36	56
Acquittements des droits de douane (mode d').	IV	304	461
Acte de francisation (*)	VII	361	540
Administration des ports maritimes en France.	VII	370	557
Admission temporaire (*)	IV	275	422
Affichage des propositions de tarifs	I	52	85
Affrètement ou nolisement (*)	VII	374	562
— (différents genres d')	VII	376	563
Affréteur ou chargeur (*)	VII	365	545
Algérie (régime spécial douanier avec la métropole)	IV	295	442
Algériens (chemins de fer)	III	232-235	381 à 388
Animaux dangereux, de valeur, de petite taille (mode de taxation en P. V. au tarif général)	—	—	154
— et voitures taxés au tarif général P. V. (non obligation de prévenir à l'avance la gare de départ)	I	105	154
— en G. V. (mode de taxation au tarif général)	I	176	257
— non retirés dans les délais, doivent être conduits en fourrière	I	108(1)-177	157-258
— (poids vif moyen de certains)	I	106	156
Appareils de changements et de croisements. (accessoires de la voie)	I	36	56
— de levage (grues, etc.) (location au public des)	I	92	140
Application des taxes.	I	54-55-56	84-87-88
— du tarif général par itinéraire détourné	I	77*bis*	122
Armateur ou frêteur (*)	VII	365	545
Armement (notions sur l')	VII	373	560
— (compensation d')	VII	390	589
Arraisonnement (en matière de police sanitaire (*)	VII	389	587
Articles de messagerie et marchandises G. V. (mode de taxation au tarif général	I	168	243
Articles taxés ad valorem	I	170	247
Article 103 du C. de C. (Loi Rabier)	I	189	277

	Partie	Numéro des articles	Pages
Article 105 du C. de C. délai dans lequel s'exerce la double protestation édictée par cet article	I	191	280
— — Perte totale. — Perte partielle	I	192	280
— — Substitution de colis	I	193	281
Article 108 du C. de C. — Prescriptions	I	199	287
Articles taxés ad valorem	I	170	247
Assimilations (classification générale des marchandises) (*)	I	76	118
Assurance fluviale	VI	347	509
— maritime (police, avenants, police flottante, courtiers)	VII	384	574
— maritime (bulletin d'aliment)	VII	384	574
Automobiles (facilités de circulation des)	IV	297	450
— (taxes de séjour des) importées temporairement en France	IV	298	452
Autonomie des ports	VII	371	558
Avant-port (*)	VII	367	547
Avaries, pertes, marquants (art. 103 et 105 du C. de C.)	I	186	275
— aux navires et aux marchandises (différents genres d')	VII	385	576
Avenant d'application (Assurance maritime) (*)	VII	384	574
Avitaillement des navires (*)	VII	359	532
B			
Bâchage (questions du)	I	203	293
Bagages (ce qu'on entend par)	I	163	238
— (prix de transport des excédents de)	I	163	238
— (exemples de taxation des excédents de)	I	164	241
— (déclaration du contenu des)	I	166	242
— (enregistrement provisoire des)	I	165	242
— (franchise de). Réglementation française et étrangère	I	164	241
— (ancien impôt de 12 °/₀) frappant les prix de transport des excédents de bagage	I	163	238
— (impôt de 25 °/₀) frappant les prix de transport des excédents de bagage	I	210	319
— (majoration de 25 °/°) frappant les prix de transport des excédents de bagage	I	209	315
— (projet de convention internationale pour le transport des)	II	227	356
Ballast (*)	I	32	54
Baraterie (*)	VII	385	577
Barème et Base d'un barème (*)	I	54	87
— à palier	I	56	88
— du système belge	I	56	89
— à échelons	I	58	91
— commun (art. 9 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	153	223

	Partie	Numéro des articles	Pages
Bases du tarif légal et du tarif général	I	57	89
— sur lesquelles se calcule le frêt (prix de loyer du bâtiment)	VII	376	563
Bassins à flot, à demi-marée, en eau profonde, de carénage (*)	VII	372	558
Bateaux fluviaux (principaux types de)	VI	325	499
— (leur classification)	VI	326	500
— (immatriculation des)	VI	327	500
— (certificat de jauge des) (*)	VI	328	500
— (jaugeage des bateaux neufs)	VI	329	501
— (jaugeage des bateaux chargés)	VI	330	501
— (halage, remorquage, touage des)	VI	331	502
— (types de traction des)	VI	331	502
Battellerie (la) en France en 1912	VI	321	495
Bief (*)	VI	323	497
Billets d'aller et retour et Billets spéciaux	I	162	236
Block-system (*)	I	49	80
Blocus maritime	VII	395	597
Bons d'ouverture (douane) (*)	IV	278	424
Bornage (*)	VII	355	524
Brut proportionnel (calcul du)	IV	267	416
Bulletin de bagage	I	167	243
— d'aliment (assurance maritime) (*)	VII	384	575
Bureau-Veritas (*)	VII	393	595
Bureaux de ville	I	206	297
C			
Cabotage (grand et petit) (*)	VII	355	524
— international (*)	VII	355	525
— et voie ferrée	VII	397	600
Cadenas (loi dite de) (*)	IV	251	411 (1)
Cahier des charges (*)	I	21	42
Calcul des délais d'après les bases kilométriques	I	131	192
— des délais de petite vitesse (exemples de)	I	133	195
— des délais de grande vitesse (exemples de)	I	181	269
— du brut proportionnel	IV	267	416
— du poids fictif	I	82	131
— du prix de revient	I	65	97
— des prix de transport	I	77	121
— des taxes P. V. et G. V.	I	114-180	169-260
Calcul des taxes (art. 9 des conditions des tarifs spéciaux P. V.	I	153	223
Cales de halage (*)	VII	372	558
Camionnage	I	206	297

	Partie	Numéro des articles	Pages
Canaux (différents genres de)	VI	323	497
— maritimes : Suez, Panama, Kiel, Corinthe.	VII	396	598
Capitaine (ses devoirs, ses droits, ses obligations avant le départ du navire, pendant la traversée et à l'arrivée)	VII	360	545
Caractère contractuel de la déclaration d'expédition	I	118	172
Carénage (bassins de)	VII	372	558
Cartels (*)	IV	277	423
Cas fortuit (*)	I	187	275
Centime superficiaire et démographique (*)	III	229	368 (2)
Cercueils (taxation des)	I	175	256
Certificats d'origine	IV	291	439
— de jauge des bateaux fluviaux	VI	328	500
Changement aux déclarations déposées à la douane	IV	280	425
Changements de voie	I	36	56
Chapeau du capitaine (*)	VII	377	564
Chargement (frais de) en P. V.	I	92	139
— des wagons (manutention par le commerce)	I	111	160
— (art. 7, conditions des tarifs P. V.)	I	151	222
— dans les ports (charges terminales)	VII	388	584
Chargeur ou affréteur (*)	VII	365	545
Charge brute d'un train (*)	I	42	66
— moyenne des trains (comment on l'obtient)	I	65	99
— utile d'un train (*)	I	42	66
— des trains			
Charges du capital (*)	I	65	99 (3)
Charges terminales dans les ports	VII	388	584
Charte-partie (*)	VII	375	562
Chemins de fer. Définition	I	9	7
— (rôle des)	I	10	8
— (historique des)	I	11	9
— monographie du réseau français	I	12	11
— conventions qui les régissent (1859-1883)	I	13	18-19
— (diverses catégories de)	I	15	23
— d'intérêt local (généralités)	I	15	24
— statistique comparée de 1823 à 1913	I	16	32
— — par département (1912)	I	15	26/31
— (organisation des services d'une grande Compagnie de)	I	17	33
— (leur organisation en temps de guerre)	I	19	37
— longueur et trafic des grands réseaux	I	20	39
— (loi organique du 15 juillet 1845 sur les)	I	22	43

	Partie	Numéro des articles	Pages
Chemins de fer (ordonnance royale du 15 novembre 1846 sur les)	I	22	43
— (contrôle de l'État sur les)	I	23	44
— unité technique des)	I	40	63
Ch. de fer d'intérêt local. Définition	III	228	361
— lois les réglementant (1865-1880-1913).	III	229	361/371
— statistique (1912)	III	230	371/377
— Exploitation commerciale	III	231	378
Ch. de fer coloniaux algériens (Historique)	III	232	381
— algériens, réseau d'intérêt général	III	233	382
— — exploitation commerciale	III	234	383
— — statistique	III	235	389
— tunisiens, historique	III	236	388
— — réseau Bone-Guelma.	III	237	388
— — exploitation commerciale	III	238	388
— marocains, réseau projeté	III	239	391
— réseau ferroviaire colonial (statistique).	III	240	392-393
Ch. de fer européens, Allemagne	III	241	396
— Angleterre	III	242	397
— Autriche-Hongrie	III	243	399
— Belgique	III	244	400
— Espagne	III	245	401
— Italie	III	246	402
— Russie	III	247	405
— Suisse	III	248	406
— statistique (1912)	III	249	408 (hors texte)
Ch. de fer du monde (longueur des)	III	250	408
Chemin de halage (*)	VI	331	502
Chemin vicinal (*)	III	229	361 (2)
Chenal (*)	VII	367	548
Chiens (mode de taxation des)	I	171	249
Chômage des wagons spéciaux (*)	I	113	165
Circonstances qui influent sur le cours du fret (prix de transport des marchandises par mer)	VII	379	568
Classement des trains.	I	42	66
Classification et numérotation des voies.	I	37	57
— générale des marchandises de P. V.	I	76	118
— (assimilations, définitions, spécifications)			
— des bateaux fluviaux d'après leur mode de traction	VI	326	500
— des marchandises transportées par la batellerie.	VI	344	507
Clause de la nation la plus favorisée (*).	IV	300	455
Coefficient d'exploitation (*)	I	26	48

	Partie	Numéro des articles	Pages
Coefficient de retour à vide (*)	I	65	100
Colis agricoles. Historique	V	316	483
— Prix de transport	V	317	486
— (Mode d'expédition des)	V		
— (Marchandises qui peuvent être expédiées en)	V		
— grevés de remboursements	V		
— (mode de transport des)	V	318	486
— (Conditionnement des)	V		
— (Livraison à l'arrivée des)	V		
— (Indemnités pour retard des)	V		
— (Renseignements statistiques concernant les)	V	319	489
Colis contenant des marchandises à taxer différemment	I	80	128
— pesant isolément moins de 40 kilog	I	78	123
— pesant isolément moins de 40 kilog. exportés (art. 15 des conditions des tarifs spéciaux (P. V.)	I	159	229
— pesant isolément moins de 40 kilog. renfermant des matières explosibles ou inflammables	I	79	127
Colis-postaux Historique	V	308	471
— renseignements statistiques	V	309	472
— (tarif actuel des)	V	310	473
— (dimensions et volumes des)	V	311	475
— encombrants (majoration de taxe)			
— (déclaration de valeur des)			
— grevés de remboursements			
— (ce que l'on ne peut expédier en)			
— (conditionnement et emballage des)	V	312	475
— doivent être expédiés en port payé			
— (différents modes de livraison des)			
— (mode de transport des)			
— (avis de réception des)			
— (vérification par le destinataire des)			
— (responsabilité en matière de)	V	313	479
— prescription en matière de réclamation	V	314	481
— (régime applicable pendant la guerre au transport des)	V	315	482
— nouveau droit de timbre	I	210	322
— droit de statistique	I	210	327
Colonies françaises régime douanier avec la Métropole	IV	295	446
Combustible (tonnage) consommé en moyenne par les locomotives	I	39	60

	Partie	Numéro des articles	Pages
Combustible (fourniture du) employé par les réseaux français	I	39	60
Commissionnaire-groupeur (son rôle)	I	202	290
Commissionnaires-messagers (*)	I	202	290
Commissions de réseaux (*)	I	19	37
Commun (barème)	I	153	223
Comparaison entre un transport de vins : en fûts et en wagon réservoir. Prix de revient de l'hectolitre de vin	I	113	166
Compensation d'armement	VII	390	589
Composition des trains	I	42	66
Comptage (taxe de). Historique et montant de la taxe de comptage	I	127-128	183-184
Conclusion du contrat de transport international	II	216	340
Concurrence de la voie d'eau et de la voie ferrée	VI	352	517
Conditions d'application communes des tarifs spéciaux G. V. (demande du tarif : minimum de poids, stations intermédiaires	I	182	269
— d'application communes des tarifs spéciaux P. V.	I	143 à 159	212/230
Conditions qu'un navire doit remplir pour voyager	VII	386	578
Conditionnement des colis-postaux et des colis agricoles	V	312-318	476-488
Congé (droit de)	VII	387	581
Connaissement (*)	VII	377	564
Consignataires de navires (*)	VII	382	572
— à la cargaison (*)	VII		
Consignation de droits de douane	IV	286	437
Consommation du combustible par kilomètre de machine	I	39	60
Contentieux de douane (fausses déclarations)	IV	283	434
Contrebande de guerre (*)	VII	395	597
Cotes des navires (*)	VII	393	596
Contrat de transport, son caractère, ses obligations	I	8	6
— (modification du)	I	140	206
— (Conclusion du) C. de B.	II	216	340
— à la grosse (*)	VII	383	573
Contrôle de l'Etat sur les chemins de fer	I	23	44
Convention de Berne. Historique	II	211	333
— États contractants	II	212	334
— document annexes	II	213	334
— teneur et forme de la lettre de voiture	II	214	335
— fausses déclarations, pénalités	II	215	337
— surchages des wagons	II	215	338

	Partie	Numéro des articles	Pages
Convention de Berne. Conclusion du contrat de transport	II	216	340
— emballage défectueux	II	217	340
— demande de détaxe, prescriptions	II	218	341
— (longueur des lignes de chemin de fer européens auxquelles s'applique la)	II	226	357
— responsabilité pour perte ou pour avaries	II	219	341
— restriction de la responsabilité des transporteurs en cas de certains dangers	II	219	341
— présomption de la perte de la marchandise	II	220	343
— responsabilité en cas de retard	II	221	343
— indemnité forfaitaire en cas de retard	II	222	344
— extinction des actions contre les transporteurs	II	223	348
— prescriptions	II	224	352
— en projet pour le transport des voyageurs et des bagages	II	227	355
Convention qui régissent les chemins de fer (1879-1883)	I	13	18
Corps des navires (*)	VII	358	531
Corse. Régime douanier avec la métropole	IV	295	442
Corynthe (canal de)	VII	396	600
Courbes et déclivités (leur influence sur l'effort de traction)	I	30	52
Courtage (charges terminales	VII	388	586
Courtiers maritimes (*)	VII	382	572
— d'assurances maritimes	VII	384	574
Coussinets (*)	I	34	55
Croisements de voies (*)	I	36	56

D

Darses (*)	VII	367	549
Débours (*)	I	121	177
— versement d'une provision. Réglementation étrangère	I	122	178
Déchargement (frais de) en P. V.	I	92	139
— des marchandises dans les ports	VII	388	586
— des wagons dont la manutention est faite par le commerce	I	111	169
Déchets de route	I	194	281
Déclaration de chargement (*transports fluviaux*)	VI	343	507
— d'embarquement (*)	VII	380	570
— d'expédition. Son caractère contractuel	I	118	172
— — (fausse), répression	I	119	175
— du contenu d'un bagage	I	166	242

	Partie	Numéro des articles	Pages
Déclaration de douane	IV	270	419
— déposée à la douane (changement à la)	IV	280	425
— en détail ou déclaration de consommation	IV	279	424
— de consommation			
— de sortie (*)	IV	292	440
Déclivités et courbes (leur influence sur l'effort de traction)	I	30	52
Décomposition schématique des frais accessoires	I	94	141
Définitions (classification générale des marchandises) (*)	I	76	118
Délai dans lequel s'exerce la double forme de protestation visée par l'art. 105 du C. et C.	I	191	280
— (prolongation de) art. 4 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	148	219
Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises en P. V.	I	130	189
— (calcul des) d'après les bases kilométriques	I	131	192
— (exemples de calcul des) P. V. et G. V.	I	133-181	195-269
— de transport en P. V. (généralités)	I	129	184
— de transport et de livraison. Réglementation étrangère d'avant-guerre	I	136	199
Demande du tarif (transports G. V.)	I	183	270
— — spécial (G. V)			
— — (transports P. V.) (art. 1er des conditions des tarifs spéciaux)	I	143	212
Denrées en G. V. (taxation des) au tarif général	I	169	245
Dépenses et recettes d'exploitation des chemins de fer par kilomètre de ligne et par kilomètre de train	I	25	48
— de premier établissement pour la construction des lignes	I	24	45
— et recettes résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer	I	27	48
Dépôt de douane	IV	274	422
— des bagages (frais de)	I	174	251
Description sommaire d'un port de commerce	VII	367	547
— sommaire des navires à voiles et à vapeur	VII	360	532
Désignation des marchandises (art. 2 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	147	219
Désinfection des wagons (frais de)	I	137-180	203-267
Destination commerciale donnée aux marchandises entrant en France	IV	254	412
Détaxes (*)	I	204	294
— (prescriptions des demandes (C. de B.)	II	218	341
Détournement de trafic	I	68	104

	Partie	Numéro des articles	Pages
Dérogations accordées aux prohibitions d'entrée ou de sortie de certaines marchandises. Redevances instituées au profit de l'Etat.	IV	306	465
Différents genres d'affrètements	VII	376	563
— d'avaries aux navires et aux marchandises.	VII	385	576
— de bateaux fluviaux	VI	325	499
— de canaux	VI	323	497
— de halage des bateaux fluviaux. . . .	VI	331	502
— d'itinéraires.	I	144	216
— de navigation maritime	VII	355	523
— de signaux	I	48	73
— de tarifs	I	53	86
— de traction des bateaux fluviaux . . .	VI	331	502
— de transports	I	3	4
Dimensions et volume des colis-postaux . . .	V	311	475
Dispache et Dispacheur (*)	VII	384	576
Dispositions générales (art. 12 des conditions des tarifs spéciaux P. V.	I	157	226
— générales concernant les transports G. V. distances, fraction de poids, calcul des taxes, minimum de perception, matières inflammables, conditionnement des marchandises et déclaration d'expédition, fausses déclarations, débours, remboursements, délais de transport, frais de désinfection, etc.	I	180	260/268
Distances (minimum de parcours pour l'application des taxes P. V.)	I	—	169
— réelles, d'application ou à compter . .	I	154	223
Diverses catégories de ch. de fer	I	15	23
Docks flottants (*)	VII	372	558
Documents annexes à la Convention de Berne.	II	213	334
— usités par une grande compagnie de navigation intérieure pour le transport des marchandises.	VI	345	508
Domaine public (au point de vue juridique) . .	I	2	3
— — (naturel et artificiel). . . .			
Domicile (livraison à)	I	207	298
Douane (acquittement des droits de)	IV	304	461
— (bons d'ouverture préalable pour les marchandises à déclarer en)	IV	278	424
— (calcul du but proportionnel pour le poids des marchandises à déclarer en) . .	IV	267	416
— (changement aux déclarations déposées à la)	IV	280	425
— (consignation de droits de)	IV	286	437
— (déclaration de)	IV	270	419
— (déclaration de consommation).	IV	279	424

	Partie	Numéro des articles	Pages
Douane (déclaration de sortie)	IV	292	440
— (dépôts de)	IV	274	422
— (droit de timbre des actes délivrés par la)	IV	303	461
— (différents droits de)	IV	264	414
— (entrepôts de)	IV	271	420
— (expertise légale en matière de contestation en)	IV	282	426
— expertise légale réglementation étrangère	IV	282	428
— (fausses déclarations en matière de)	IV	283	434
— (historique des droits de)	IV	251	411
— (marchandises abandonnées en)	IV	285	437
— (— déclarées en)	IV	278	424
— (soumissions de)	IV	269	419
— (vérification des marchandises en)	IV	281	425
Drawback (*)	IV	276	422
Droit de préemption (*)	IV	284	436
— de timbre des actes délivrés par la douane	IV	303	461
— de timbre des récépissés de ch. de fer.	I	125	181
— de trématage (*)	VI	331	502
— maritime (*)	VII	357	531
Droits et devoirs d'un destinataire recevant une marchandise : *a*) en gare ; *b*) à domicile.	I	190	279
— de douane (historique des)	IV	251	411
— — (différents)	IV	264	414
— — (consignation des)	IV	286	437
— de douane : compensateurs, protecteurs, prohibitifs, ad valorem, spécifiques	IV	264	414
— mode d'acquittement des droits de douane	IV	304	461
— de péage ou de navigation	VI	334	504
— de francisation	VII	387	580
— de congé	VII		
— de passeport	VII		
— de quai	VII		
— de statistique commerciale	IV	302	458
— — — (nouveaux)	I	210	327-328
— de timbre actuel des colis postaux de plus de 5 k.	I	210	322
— de visite	VII	386	578
Dumping (*)	IV	277	423

E

Echelles de jauge des bateaux fluviaux (*)	VI	329	501
Echelons barème à	I	58	91
Echouages échouement (*)	VII	385	578

	Partie	Numéro des articles	Pages
Eclisses (accessoires de la voie).	I	35	56
Ecluses (parties essentielles).	VI	324	498
Effectif de la marine marchande	VII	356	528
Eléments constitutifs d'une voie de chemin de fer.	I	31	53
— déterminatifs de la valeur des transports.	I	6	5
— entrant dans la somme due pour un transport.	I	126	182
— essentiels de la navigation intérieure. .	VI	322	497
Emballage défectueux (C. de B.)	II	217	340
Embranchements particuliers (*)	I	47	72
Encablure (*)	VII	364	544
Enclenchements (principe des)	I	49	81
Enregistrement (frais d') ce qu'ils représentent.	I	91	138
— (—) historique	I	90	138
— des bagages (fiche provisoire)	I	165	242
Entrepôt (surtaxe d')	IV	273	421
Entrepôts de douane : réels, fictifs	IV	271	420
— et magasins dans les ports	VII	391	591
Entreprise fluviale à service régulier. . . .	VI	339	506
Envoi d'avis d'arrivée des marchandises . .	I	130	191
Epaves maritimes (*)	VII	385	578
Essieu de wagon, ses caractéristiques. . . .	I	38	58
Etablissement d'une ligne de chemin de fer (Etudes et formalités préalables). . . .	I	28	51
Etats contractants (C. de B.).	II	212	334
Etudes et formalités préalables à l'établissement d'une ligne de chemin de fer	I	28	51
Excédents de bagages (impôts frappant les prix des)	I	163-209-210	238(4)-315-320
Excédents de bagages (mode de taxation des).	I	164	241
Exceptionnels (tarifs)	I	71	110
Exemples de calcul de délais P. V.	I	133	195
— — — G. V.	I	181	269
Exemples de taxe par itinéraire détourné. .	I	144	216
Expertises (généralités)	I	195	282
— amiables	I	196	283
— judiciaires	I	197	283
— judiciaires (dépenses faites par expéditeur ou destinataire pour y assister) .	I	198	284
— amiables, judiciaires, modèles de requêtes.	I	198	284
— légales en matière de douane (historique).	IV	282	426
— légales (législation étrangère)	IV	282	428
Exploitation commerciale des chemins de fer d'intérêt local	III	231	378
— des chemins de fer algériens et tunisiens.	III	234-238	383-388

	Partie	Numéro des articles	Pages
Exportation douanière (*)	IV	253	412
— fictive	I	62	96
— (justification de l'), art. 13 des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V.	I	158	227
Extinction des actions contre le chemin de fer (transports internationaux)	II	223	348
F			
Facilités de circulation des automobiles	IV	297	450
Factage (*)	I	206	297
Facultés (navires (*))	VII	358	532
Fausses déclarations en matière de transports par chemins de fer	I	119	175
— en matière de douane	IV	283	434
— en régime international (C. de B.)	II	215	337
Fausses marques de fabrique	IV	293	440
Feuilles de gros (*)	IV	270	419
Fiche provisoire (enregistrement des bagages)	I	165	242
Finances, valeurs, etc... (taxation des) au tarif général G. V.	I	170	247
Flottage à bûches perdues	VI	332	503
— par trains ou radeaux	VI	333	504
Force majeure (*)	I	187	275
Formalités et études nécessaires avant l'établissement d'une ligne de chemin de fer	I	28	51
— à remplir pour la remise des marchandises au chemin de fer et leur retrait à destination	I	184	271
— (frais de) en douane	I	141	208
Forme et teneur de la lettre de voiture internationale	II	214	335
Formes sèches (*)	VII	372	558
Fortunes de mer (*)	VII	385	576
Fourniture du combustible nécessaire au réseau ferroviaire français	I	39	60
— de wagons (art. 6 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	150	220
Fraction de poids	I	81-180	129-260
Frais accessoires (*)	I	89	137
— (art. 5 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	149	219
— doivent, comme la taxe de transport être perçus sur le poids minimum fixé par le tarif appliqué	I	95	142
— à percevoir en cas d'application d'un barême commun ou d'un prix ferme commun (art. 5 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	149	219

	Partie	Numéro des articles	Pages
Frais accessoires de grande vitesse (enregistrement, manutention, pesage, magasinage, dépôt des bagages)	I	174	251
— schémas des frais accessoires P. V. de chargement, de déchargement, de gare, de transmission et de transbordement	I	94	140 (hors texte)
Frais de chômage des wagons spéciaux appartenant à des particuliers	I	113	168
— de désinfection en P. V. et en G. V.	I	137-180	203-267
— d'enregistrement (historique) et ce qu'ils représentent	I	90-91	138
— de formalités en douane des transports par voie ferrée	I	141	208
— de gare (*) en P. V.	I	92	139
— de location au public des grues et d'appareils de levage	I	92	140
— de magasinage en P. V. et en G. V.	I	100-174	148-255
— — perçus en cours de route	I	102	152
— de magasinage des voitures en P. V. et en G. V.	I	107-179	156-260
— de magasinage et de stationnement grevant des envois ayant donné lieu à des litiges	I	101	151
— de manutention P. V. (chargement, déchargement et gare)	I	92	139
— de manutention P. V. (objet de ces frais)	I	93	140
— de manutention et de transmission des voitures et animaux en P. V.	I	108	157
— de manutentention en G. V. (exemples d'application)	I	174	254
— de pesage en P. V.	I	96	143
— — du matériel roulant en P. V.	I	108	158
— de stationnement du matériel roulant en P. V.	I	109	159
— de stationnement P. V. des wagons spéciaux appartenant à des particuliers	I	111-113	162-166
— de stationnement en P. V. des wagons dont la manutention incombe au commerce	I	111	160
— de transmission des voitures et animaux en P. V.	I	108	158
— de transbordement en P. V.	I	92	139
Franchise de bagage en France et à l'étranger	I	164	241
Francisation des navires (et droit de)	VII	361-387	540-580
Frein continu (*)	I		
Freins (leur utilité)	I	44	70
— (différents types de)	I		
Fréteur ou armateur (*)	VII	365	545

	Partie	Numéro des articles	Pages
Fret (prix de loyer du bâtiment). Bases sur lesquelles il se calcule	VII	376	563
— (les trois acceptions du mot)	VII	378	568
— (prix de transport des marchandises)	VII	379	568
G			
Gabarit (*)	I	41	64
Garantie d'intérêts (*)	I	14	21
Gare (frais de)	I	92	139
Gare d'eau (*)	VI	349	511
Gares (organisation des)	I	45	71
— stations, haltes (*)	I	45	71
— de triage (*)	I	46	72
— (heures d'ouverture et de fermeture des)	I	134	197
— (surtaxes pour les envois admis à la réception ou à la livraison en dehors des heures d'ouverture des)	I	134	198
— internationales (*)	IV	301	455
Gens de mer (*)	VII	365	545
Gex (pays de). Historique	IV	295	444
— régime douanier			
Grand cabotage	VII	355	524
Grande vitesse (transports taxés en)	I	50	84
Graphique de la marche des trains	I	43	67
Grils à marée (*)	VII	372	558
Groupage (*)	I	201	289
— à couvert, à découvert (*)	I	201	289
— (utilité du)	I	202	290
Groupeur (commissionnaire), son rôle	I	202	290
Guerre (organisation du réseau français en temps de)	I	18	37
— responsabilité des compagnies en matière de pertes, manquants, avaries	I	208	299/312
— impôt dit de guerre : voyageurs et excédents de bagages	I	210	318/321
— finances et chiens			
— marchandise G. V. et P. V.			
— (contrebande de)	VII	395	597
— colis postaux (nouveau droit de timbre)	I	210	322
— navigation intérieure (droit de)			322
— — maritime (droits de quai)			324
— statistique (nouveaux droits de)			327
— régime applicable aux colis-postaux (pendant la)	V	315	
— majoration de 25 °/₀ des taxes de transport au profit des Compagnies d'intérêt général	I	209	312/318

	Partie	Numéro des articles	Pages
Guerre restrictions apportées au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises G. V. et P. V.	I	208	299
H			
Halage (cales de)	VII	372	559
— (chemin de)	VI	331	502
— des bateaux fluviaux (différents genres de)	VI	331	502
Haltes, stations et gares (*)	I	45	71
Haute-Savoie (zone franche de la). Historique	IV	295	444
— régime douanier			
Heures d'ouverture et de fermeture des gares.			
— (surtaxes pour les envois admis à la réception ou à la livraison en dehors des)	I	134	197
Historique des chemins de fer	I	11	9
— des chemins de fer algériens, tunisiens et marocains	III	232-236-239	381-388-391
— des colis agricoles	V	316	483
— des colis-postaux	V	308	471
— de la Convention de Berne	II	211	333
— des droits de douane	IV	251	411
— de l'expertise légale (contestation légale)	IV	282	426
— des frais d'enregistrement	I	90	138
— du pays de Gex	IV	295	444
— de la navigation maritime	VII	354	523
— de la taxe de comptage	I	128	184
— des voies navigables	VI	320	493
— de la zone franche de la Haute-Savoie	IV	295	444
Homologation ministérielle (*)	I	52	85
Hypothèque fluviale	VI	348	509
— maritime	VII	383	573
I			
Immatriculation des bateaux fluviaux	VI	327	500
Immunités diplomatiques	IV	294	442
Importation douanière (*)	IV	252	412
— (tarif d' ou de pénétration)	I	59	95
Impôt de 12 °/₀ (ancien) frappant le transport :			
a) des voyageurs	I	160	234
b) des excédents de bagages	I	163	238 (1)
c) des articles taxés *ad valorem*	I	170	247 (3)
d) des chiens	I	171	249 (1)
Impôt dit de guerre sur les transports par chemin de fer	I	210	318

	Partie	Numéro des articles	Pages
Indemnité en cas de retard dans la livraison (C. de B.)	II	222	344
— pour retard dans la livraison des colis agricoles	V	318	488
Influence des déclivités et courbes sur l'effort de traction	I	30	52
Infrastructure (*)	I	24	45
Inscription maritime (*)	VII	373	560
Intérêt à la livraison (*)	II	214	336
Intérêt local (chemin de fer d'). Généralités.	I	15	23
— (voir chemin de fer d')	III	228-231	361/380
Intermédiaires de transport (*).	I	78	126
International (cabotage)	VII	355	525
Irréductibilité des prix fermes	I	70	110
Itinéraires (différents genres d').			
Itinéraire court ou légal			
— de taxe	I	144	216
— d'acheminement			
— normal ou conventionnel			
— détourné (exemple de taxe par)			
Itinéraires différents applicables à une même expédition	I	145	218

J

Jauge brute totale (*)			
— brute (*)	VII	363	542
— nette (*)			
— (certificats de) des bateaux fluviaux	VI	328	500
Jaugeage des bateaux fluviaux neufs	VI	329	501
— — — chargés	VI	330	501
— des navires	VII	363	542
Jet à la mer (*)	VII	385	576
Jetées (*)	VII	367	548
Jeu des Conventions de 1859 et 1883.	I	13	18
Jonction des voies d'eau avec les voies ferrées	VI	349	511
Jours fériés (lois, décrets, etc., les ayant institués)	I	132	195
Justification d'origine (*).	IV	290	438
— d'exportation.	I	158	227
— de l'exportation et du transit (art. 13 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	158	227

K

Kiel (canal de)	VII	396	600

	Partie	Numéro des articles	Pages
L			
Laissés pour compte	I	200	288
Lettre de voiture (*)	I	124	180
— internationale (forme et teneur)	II	244	335
Lettres d'avis (leur envoi est-il obligatoire ?)	I	135	198
Libération du matériel (prime pour la prompte)	I	112	164
Lieue marine (*)	VII	364	544
Lignes principales d'intérêt général (chemins de fer)	I	15	24
Lignes secondaires d'intérêt général (chemins de fer)			
Livraison à domicile (*)	I	207	298
Lloyd (*)	VII	393	594
Location au public des grues et appareils de levage (frais de)	I	92	140
Loch (*)	VII	364	544
Locomotives (parties essentielles)	I	39	61
— poids qu'elles peuvent remorquer	I	39	63
— tonnage du combustible consommé en moyenne	I	39	62
Loi de cadenas (*)	IV	251	411
— **Rabier** (art. 103 du C. de C.). Commentaires	I	189	277
— **organique des chemins de fer** (15 juillet 1845)	I	22	43
Lois réglementant les chemins de fer d'intérêt local	III	229	361/371
Longueur et trafic des grands réseaux français d'intérêt général	I	20	39
— des lignes de chemin de fer auxquelles s'applique la Convention de Berne	II	226	357
— virtuelle (*)	I	29	52 (1)
— des chemins de fer du monde	III	250	408
Long-cours (navigation au) (*)	VII	355	528
M			
Magasinage (frais de) en P. V. et en G. V.	I	100-107 174-179	148-156 255-260
Magasins, cales et tentes (*)	VII	381	571
Majoration des taxes de transport par chemin de fer (25 %)	I	209	312
Manière de se servir du Recueil Chaix P. V.	I	74	116
Manquants, pertes, avaries (art. 103 du C. de C.)	I	186	275
Manifeste d'entrée	VII	380	570
— de sortie			

	Partie	Numéro des articles	Pages
Manutention des masses indivisibles	I	87	136
— (frais accessoires de)	I	92	139
— — (objet de ces frais	I	93	140
— des marchandises en vrac taxées au tarif général	I	117	171
— (art. 6 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	150	220
Marchandises mises en consommation (*)	IV	255	412
— entreposées (*)	IV	256	412
— de transit ou réexportées (*)	IV	257	412
— admises temporairement (*)	IV	258	413
— avariées (transport maritime)	VII	385	576
— en dépôt	IV	259	413
— abandonnées en douane	IV	285	437
— (vérification douanière des)	IV	284	425
— déclarées en douane	IV	278	424
— faussement déclarées en douane	IV	283	434
— — — droit interne	I	119	175
— — — droit international	II	215	337
— (classification générale des)	I	76	118
— (délais de livraison et d'enlèvement des)	I	130	189
— françaises faisant retour de l'étranger	IV	287	437
— dévoyées faisant retour de l'étranger	IV	288	438
— d'origine étrangère envoyées à l'étranger pour y être réparées	IV	289	439
— importées (taxes sur les)	IV	307	466
— ne pesant pas 200 kilos au mètre cube	I	82-172	130-250
— ne pesant pas 200 kilos au mètre cube (art. 11 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	156	226
— de faible densité en P. V.	I	82	130
— — en G. V.	I	172	250
— en vrac (*)	I	115	170
— susceptibles de se confondre (*)	I	116	170
— transportées en colis-agricoles (désignation des)	V	318	487
Marchandises de même nature sujettes à majoration faisant l'objet d'une seule expédition	I	83	132
Marchandises en souffrance (*)	I	138	204
— en souffrance (retour immédiat des)	I	139	206
— transportées par la batellerie (classification des)	VI	344	507
Marche des trains (graphique de la)	I	43	67
Marine marchande (effectif de la)	VII	356	529
— (primes à la)	VII	390	588
Marques de fabrique (fausses)	IV	293	440

	Partie	Numéro des articles	Pages
Masse indivisible constituée par un objet d'art (taxation)	I	88	136
Masse indivisible (*)	I	86	134
— (manutention d'une)	I	87	136
— en G. V. Taxation	I	173	250
Matériel roulant ce qu'il comprend	I	38	58
— prix de transport en P. V. au tarif général	I	110	159
— frais de pesage en P. V.	I	108	158
— frais de stationnement en P. V.	I	109	159
— (primes pour la prompte libération du)	I	112	164
Matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux ne sont acceptés qu'avec les mesures de précautions spéciales prescrites par l'autorité compétente)	I	—	170
— inflammables ou explosibles et matières dangereuses, vénéneuses ou infectes. Réglementation	I	84 et 85	132
Messagerie (articles de). Taxation	I	168	243
Mille marin (*)	VII	364	544
Mobilier des navires (*)	VII	359	532
Mode d'expédition des colis agricoles	V	318	486
— de transport des colis agricoles	V	318	488
— — des colis postaux	V	312	478
— de livraison des colis agricoles	V	318	488
— d'acquittement des droits de douane	IV	304	464
— de conditionnement des expéditions de finances, billets de banque, broderies dentelles, etc.	I	170	248
Modification du contrat de transport primitif	I	140	206
Môles (*)	VII	367	549
Monaco (régime douanier avec la France)	IV	295	446
Monographie du réseau ferroviaire français d'intérêt général	I	12	11/18

N

Nation la plus favorisée (clause de la) (*)	IV	300	455
Navigation accélérée et ordinaire (*)	VI	336	505
— intérieure (éléments essentiels de la)	VI	322	497
— — principale compagnie de)	VI	341	506
— — (droits de)	I	210	322
	VI	334	504
— maritime (historique)	VII	354	523
— — (différents genres de)	VII	355	523
— au long cours	VII	355	528
— traités de	VII	394	596

	Partie	Numéro des articles	Pages
Navires (*)			
— (propriété des)	VII	358	531 et 532
— (personnalité des)			
— (port d'attache des)			
— (avaries aux)	VII	385	576
— (avitaillement des)	VII	359	532
— (mobilier des)			
— (nomenclature des parties essentielles des)			
— à voiles (explication de quelques termes se rapportant aux)	VII	360	533
— à vapeur. Types principaux			
— — (construction des)			
— (francisation des)	VII	361	540
— (vente des)	VII	362	541
— (jaugeage des)	VII	363	542
— (cotes des)	VII	393	596
Nœud marin (*)	VII	364	544
Nolisement ou affrètement (*)	VII	374	562
Nomenclature des principales pièces de bord	VII	366	546
Non obligation de prévenir à l'avance les gares de départ en ce qui concerne les animaux et voitures taxés au tarif général P. V.	I	105	154
Notions sur l'armement	VII	373	560
Notions sur le tracé de la voie	I	29	51
Numérotation et classification des voies	I	37	57

O

Objet d'art constituant une masse indivisible (taxation)	I	88	136
— (taxe applicable à un)	I	88	136 (1)
Objet des frais d'enregistrement	I	91	138
— **des frais de manutention**	I	93	140
Objets de dimensions exceptionnelles (taxation en P. V.) au tarif général	I	86	135
— (taxation en G. V.) au tarif général	I	173	250
Obligations du voiturier vis-à-vis du contrat de transport	I	8	6
Opérations des navires dans un port	VII	381	571
Ordonnance royale du 15 novembre 1846	I	22	43
Organisation des services d'une grande Compagnie de chemin de fer	I	17	33
— financière des Compagnies de chemin de fer	I	18	36
— du réseau français en temps de guerre	I	19	37
— des gares	I	45	171

	Partie	Numéro des articles	Pages
Origine (surtaxe d') (*)	IV	272	421
— (justification d') (*)	IV	290	438
— (certificats d') (*)	IV	291	439
Outillage des ports de commerce	VII	369	556
— national (ce qu'il comprend)	I	1	3
P			
Palier (barême à)	I	56	88
Panama (canal de)	VII	396	599
Parallèle entre le droit interne et le droit international en matière de transports de marchandises par chemin de fer	II	225	353
— entre le régime français et le régime étranger en ce qui concerne les délais de transport et de livraison	I	136	200
Parcours kilométrique des trains (*)	I	65	100
Parties essentielles d'une locomotive	I	39	61
Passe (*)	VII	367	548
Passeport (droit de)	VII	387	581
Patente de santé (nette, suspecte, brute)	VII	389	587
Pays de provenance (*)	IV	260	413
— d'origine (*)	IV	261	413
— de Gex (historique et régime douanier)	IV	295	444
— ayant droit ou non au tarif minimum douanier français	IV	299	456-457
Péage (droit de) à quoi il correspond	I	7	5
— (—) ou de navigation	VI	334	504
Pêches maritimes	VII	373	560(1)
Pénalités pour fausses déclarations (transports internationaux)	II	215	337
— pour surcharge de vagons (transports internationaux	II	215	338
Personnalité des navires (*)	VII	358	532
Perte: totale, partielle (art. 105 du C. de C.)	I	192	280
— de la marchandise (présomption de la) transports internationaux	II	220	343
Pertes, avaries, manquants (art. 103 du C. de C.)	I	186	275
Pesage (frais de) en P. V.	I	96-108	143 158
— au départ (est-il obligatoire ?)	I	97	143
— supplémentaire à l'arrivée	I	98	145
— (art. 8 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	152	223
Petit cabotage	VII	355	524
Petite entreprise (*)	VI	337	505
— (prix de transport de la)	VI	338	505

	Partie	Numéro des articles	Pages
Petite vitesse (transports taxés en)	I	50	84
Petits colis pesant isolément moins de 40 kg.	I	78	123
Pièces de bord (nomenclature des principales)	VII	366	546
Pilotage (charges terminales dans les ports)	VII	388	584
Places de luxe (transport des voyageurs en)	I	161	236
Plaques tournantes (accessoires de la voie)	I	36	57
Poids brut — demi-brut — net — net, réel ou effectif — net légal (*)	IV	366	415
Poids fictif (calcul du)	I	82	131
— mort par voyageur (voitures de ch. de fer)	I	38	59
— mort par tonne de chargement (wagons de chemin de fer)	I	38	59
— vif moyen de certains animaux	I	106	156
— que peut remorquer une locomotive	I	39	63
Police flottante d'assurance	VII	384	575
— sanitaire	VII	389	587
— — (arraisonnement (*)	VII	389	587
— d'assurance maritime	VII	384	575
Port du (*) — payé (*)	I	120	176
Port de raccordement (*)	VI	349	511
— d'attache (*)	VII	358	532
— (description d'un)	VII	367	547
Port en lourd (*)	VII	363	543
Ports francs (*)	IV	305	462
Ports français	VII	368	549
— (description sommaire des)	VII	367	547
— (description sommaire des ports du Havre, de Rouen et de Marseille)	VII	368	550-552-554
— de commerce (outillage des)	VII	369	556
— de commerce (entrepôts et magasins dans les)	VII	391	591
— de commerce (administration des)	VII	370	557
— — (autonomie des)	VII	371	558
— de commerce (opérations des navires dans les)	VII	381	571
Préemption (ancien droit de) (*)	IV	284	436
Premier établissement (dépenses de) dans la construction des lignes	I	24	45
Prescription (art. 108 du C. de C.)	I	199	287
— des actions contre le chemin de fer (transports internationaux	II	224	352
— des actions en matière de colis-postaux	V	314	481

	Partie	Numéro des articles	Pages
Présomption de la perte de la marchandise (transports internationaux)	II	220	343
Prime pour la prompte libération du matériel	I	112	164
— d'assurance (*)	VII	384	576
— à la marine marchande	VII	390	588
— à la construction	VII	390	588
Principale Compagnie de navigation intérieure	VI	341	506
Principe proportionnel dans l'application des taxes	I	55	87
— différentiel dans l'application des taxes	I	56	88
— des enclenchements	I	49	81
Prix fermes (*)	I	69	106
— (irréductibilité des)	I	70	110
Prix de transport (ce qu'ils représentent)	I	7	5
— (calcul des)	I	77	124
— commun à plusieurs réseaux (répartition d'un)	I	67	102
Prix de transport des voyageurs	I	160-161	231/236
— des excédents de bagages	I	164	241
— des finances, valeurs	I	170	247
— des chiens (en G. V.)	I	171	249
— des articles de messagerie (en G. V.)	I	168	243
— des denrées (en G. V.)	I	169	245
— des voitures et animaux (en G. V.)	I	175-176	256-257
— des voitures et animaux (en P. V. au tarif général)	I	103	152
— du matériel roulant (en P. V. au tarif général)	I	110	159
— des colis agricoles	V	317	486
— de la petite entreprise (batellerie)	VI	338	505
— des marchandises ou fret (transports maritimes)	VII	379	568
— des entreprises à service régulier (batellerie)	VI	340	506
— des colis-postaux	V	310	473
Prix de revient en matière de transport	I	7	5
— (calcul du)	I	65	97
— d'un hectolitre de vin transporté en fûts ou en wagon-réservoir	I	113	165
Prohibitions d'entrée (et dérogations aux)	IV	306	465
— de sortie (et dérogations aux)	IV	306	465
Projet de loi relatif à l'établissement des ports francs	IV	305	462
— relatif à la majoration temporaire de 25 % des taxes de transport en faveur des grands réseaux d'intérêt général	I	209	312/318
— relatif à un impôt dit de guerre sur les transports par chemin de fer (intérêt			

	Partie	Numéro des articles	Pages
général et intérêt local) et par la batellerie	I	210	318/329
Prolongation de délai (art. 4 des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V.)	I	148	219
Propriété des navires (*)	VII	358	531
Propositions de tarifs (affichage des)	I	52	85
Q			
Quais d'un port maritime	VII	367	547
— (droits de) actuels et projetés	VII	387	581
	I	210	324
Quarantaine (*)	VII	389	588
Questions de soudure	I	155	225
Quirats ou **Quotes-parts** (*)	VII	358	532
R			
Raccordement (port de) (*)	VI	349	511
Rade foraine (*)	VII	367	548
— d'un port (*)	VII	367	548
Rails (vignole et à double champignon)	I	34	54
Rapport de mer (*)	VII	366	547
Récépissés de chemin de fer	I	125	181
— (droit de timbre des)	I	125-210	182-322
Récépissé à remettre à l'expéditeur (son caractère légal)	I	125	181
— à remettre au destinataire			
Récépissés spéciaux dits de groupeurs	I	201	289
Réceptionnaire ou réclamateur de marchandises	VII	365	545
Recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer par kilom. de ligne et par kilom. de train	I	25	48
— et dépenses résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer	I	27	48
— proportionnelles des 3 classes de voyageurs par rapport à la recette totale	I	160	235
Réclamateur ou réceptionnaire de marchandises	VII	365	545
Reconnaissance (en matière d'opérations sanitaires) (*)	VII	389	587
Recueil Chaix P. V. (ses parties essentielles)	I	72	111
— **G. V.** (—)	I	73	112
— manière de se servir du chaix P. V.	I	74	116
Réexpédition	I	206	298
Redevances instituées au profit de l'Etat au sujet des dérogations aux prohibitions d'entrée ou de sortie de certaines marchandises	IV	306	466

	Partie	Numéro des articles	Pages
Régime économique des voies navigables . .	VI	335	505
Régimes spéciaux douaniers concernant : la Corse, l'Algérie, la Tunisie, le Pays de Gex, la zone franche de la Haute-Savoie, Monaco, les Colonies Françaises	IV	295	442/447
— spéciaux douaniers : effets de voyageurs. Mobiliers usagés. Matériels agricoles et industriels. Outils à l'usage des ouvriers. Trousseaux. Automobiles (formalités à remplir avant et après le passage à la frontière : consignation, acquit à caution, régime du tryptique) .	IV	297	449/452
Règlement sur le mode de conditionnement des expéditions de finances, billets de banque, titres, broderies, etc	I	170	248
Règlement du 12 novembre 1897 concernant le transport par chemin de fer des matières inflammables, explosibles, vénéneuses et infectes	I	85	132
Réglementation douanière spéciale à certains produits : tabac, opium, saccharine, eaux minérales, médicaments, graines fourragères, conserves de poissons et de légumes, vins, livres, cartes à jouer, ouvrages d'or et d'argent	IV	296	447/449
Relèvement temporaire des prix de transport par chemins de fer (majoration de taxe).	I	209	312/318
Remboursement (*)	I	123	179
— grevant les colis-postaux et les colis agricoles	V	312-318	475-487
— (ordre de grever d'un) un envoi en cours de route	I	140	207
— (formalités impératives pour modifier un).	I	140	206
Remorquage des bateaux fluviaux	VI	331	503
— maritime (charges terminales)	VII	388	585
Répartition de prix communs à plusieurs réseaux d'intérêt général	I	67	102
Réseau ferroviaire français d'intérêt général (monographie du)	I	12	11/18
Réseau ferroviaire français (diverses catégories de chemins de fer).	I	15	23
Réseau ferroviaire français colonial (statistique).	III	240	392-393
Responsabilité conditionnelle des transports en matière d'avaries, pertes ou manquants pendant la guerre (arrêté du 31 mars 1915)	I	208	302
— des chemins de fer pour perte totale ou partielle ou pour avaries en trafic international	II	219	341
— des chemins de fer pour perte totale ou partielle ou pour avaries en trafic intérieur (Loi Rabier)	I	189	277

	Partie	Numéro des articles	Pages
Responsabilité en cas de retard (transports internationaux)	II	221	343
— en matière de retards et d'avaries (batellerie)	VI	346	508
— en matière de colis-postaux	V	313	479
Restrictions de la responsabilité des transporteurs (trafic international)	II	219	341
— applicables par suite de l'état de guerre au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises en G. V. et en G. P.	I	208	299/312
Retard dans la mise à disposition des marchandises (parallèle entre le régime intérieur et le régime international (C. de B.)	I	185	272
— (trafic international). Indemnité forfaitaire	II	221-222	343-344
Retour immédiat à l'expéditeur d'une marchandise tombée en souffrance	I	139	206
Retour à vide (coefficient de)	I	65	100
Rôle des chemins de fer	I	10	8
— du commissionnaire groupeur	I	202	290
S			
Services maritimes postaux	VII	392	592
Signaux (différents genres de)	I	48	73/80
— (tableau synoptique des principaux)	I	48	76/78
Sociétés de registres (*)	VII	393	594
Somme due pour un transport (éléments entrant dans la)	I	126	182
Soudure d'un tarif comportant la manutention par la Compagnie, à un tarif laissant la manutention à la charge du commerce	I	146	218
— (questions de)	I	155	225
Souffrance (marchandises en) (*)	I	138	204
Soumissions de douane (*)	IV	269	419
Spécifications (classification générale des marchandises) (*)	I	76	118
Stationnement des wagons (frais de)	I	111	160
Staries et surestaries (*)	VII	374	562
Stations intermédiaires (art. 10 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	155	224
Stations, haltes et gares (*)	I	45	71
Statistique commerciale (droits de)	IV	302	458
— (droits nouveaux)	I	210	327
Statistique comparée des chemins de fer de 1823 à 1913	I	16	32
— par départements des chemins de fer 1912	I	15	26/31

	Partie	Numéro des articles	Pages
Statistique des chemins de fer d'intérêt local	III	230	372/377
— — — algériens	III	235	389
— — — coloniaux	III	240	392-393
— — — européens	III	249	408 (h. texte).
— — — du monde	III	250	408
— concernant les colis-postaux	V	309	472
— — colis agricoles	V	319	489
Substitution de colis (art. 105 du C. de C.)	I	193	281
Superstructure (*)	I	24	45
Surcharge de wagons. Pénalités. Trafic international	II	215	338
Surtaxe d'origine (*)	IV	272	421
— d'entrepôt (*)	IV	273	421
Surtaxes locales (*)	I	205	295
— pour les envois admis à la réception ou à la livraison en dehors des heures d'ouverture des gares	I	134	198
Système belge (barèmes du)	I	56	89
Suez (canal de)	VII	396	598
T			
Tableau synoptique des principaux signaux.	I	48	76/78
Tarage des wagons.	I	99	146
Tare d'un wagon (*)	I	65	100
— légale (*)	IV	266	415
Tarif douanier : minimum, général	IV	265	414
Tarif pour le transport des colis-postaux	V	310	476
— — des colis-agricoles	V	317	486
Tarification des animaux en P. V. et en G. V.	I	105-176	155-257
— des cercueils	I	175	256
— des chiens	I	171	249
— des denrées et articles de messagerie	I	168-169	243/245
— des excédents de bagages	I	164	241
— des finances, valeurs, objets d'art, etc.	I	170	247
— des voitures en P. V. et en G. V.	I	103-175	152-256
— commune entre voie d'eau et voie ferrée.	VI	350	512
— — chemins de fer et navigation maritime	VII	398	601
— idéale.	I	75	117
Tarifs (affichage des propositions de)	I	52	85
— **bases des tarifs :** légal et général.	I	57	89
— **(différents genres de) :** légal, général, spécial	I	53	86
— **spéciaux, intérieurs, communs d'exportation, d'importation, de transit**	I	59	93

	Partie	Numéro des articles	Pages
Tarifs d'exportation	I	61	96
— de transit	I	60	96
— spéciaux P. V. et G. V. (conditions d'application communes)	I	143/159 182	212/230-269
— d'abonnement (*)	I	63	97
— saisonniers	I	64	97
— exceptionnels (*)	I	71	110
— des colis-postaux et des colis-agricoles	V	310-316	473-485
Taxe de comptage (historique)	I	128	184
— (montant de la)	I	127	183
Taxes (application des)	I	51	84
— de séjour des automobiles importées temporairement en France	IV	298	452
— (calcul des) en P. V. et en G. V.	I	114-180	169-260
— locales	VII	387	583
— sanitaires	VII	389	588
— sur les marchandises importées	IV	307	466
Tenders	I	38	58
Teneur et forme de la lettre de voiture (transports internationaux)	II	214	335
Tentes ou magasins-cales (*)	VII	381	571
Termes en usage dans le langage maritime : bâbord, tribord, carène, coque, gouvernail, maître-bau, cale, carlingue, couples, étambot, étrave, membrure, barrots, vaigrage, varangue, haubans, hune, vergue, mâts : de beaupré, de misaine, d'artimon, de hune, brigantine, corne d'artimon, etc.	VII	360	533/537
Timbre (droit de) des récépissés de chemins de fer	I	125	182
— (droit de) unique pour les récépissés de chemins de fer	I	210	322
Tonnage brut kilométrique des trains (*)	I	65	100
— effectif (*)			
— kilométrique (*)			
— utile, brut, kilométrique utile, kilométrique brut (*)	I	66	102
— ramené à la distance entière (*)			
— moyen (*)			
— moyen de charbon consommé par une locomotive	I	39	62
Tonne en sus (*)	I	7	5 (1)
Tonne Moorson (*)	VII	363	542
Tonne de chargement (poids mort par)	I	38	59
Tonneau d'affrètement	VII	363	543
— de jauge			542
Touage des bateaux fluviaux	VI	331	503
Tracé de la voie (notions sur le)	I	29	51

	Partie	Numéro des articles	Pages
Traction des bateaux fluviaux (différents modes de)	VI	331	502
Trafic (détournement de)	I	68	104
Trafic des grands réseaux français d'intérêt général	I	20	39
Trains (classement, vitesse, composition, charges des)	I	42	66
— (graphique des)	I	43	66 (h. texte)
— (parcours kilométrique des)	I	65	100
Traite documentaire (*)	VII	377	567
Traités de commune	IV	299	454
— de navigation	VII	394	596
Transbordement (frais de) en P. V.	I	92	139
Transmission (frais de) en P. V.	I	92	139
Transit (justification du) (art. 13 des conditions des tarifs spéciaux P. V.)	I	158	227
— (ce qu'on entend par)	IV	268	417
— ordinaire			
— international			
Transport proprement dit (*)	I	3	4
— (valeur d'un)	I	5	4
— (différents genres de)	I	3	4
— de vins : en fûts et en wagons-réservoir (comparaison de prix)	I	113	165
— (délais de) en P. V., généralités	I	129	184
— (délais de) (réglementation étrangère d'avant-guerre)	I	136	199
Transport direct par mer	IV	262	413
— par terre	IV	263	414
Transports (intermédiaires de)	I	78	126
Transports internationaux. Responsabilité des transporteurs en cas de perte totale ou partielle ou d'avaries	II	219	341
— indemnité forfaitaire en cas de retard	II	222	344
— présomption de la perte d'une marchandise	II	220	343
— fausses déclarations et surcharges de wagons, pénalités	II	215	337
— extinctions des actions contre les transporteurs	II	223	348
— prescriptions	II	224	352
— des voyageurs et des bagages (projet de convention)	II	227	355
Transport en wagons spéciaux appartenant à des particuliers	I	113	165
— par eau (vitesse des)	VI	342	507
— — (déclaration de chargement)	VI	343	507

	Partie	Numéro des articles	Pages
Tramways (*)	II	229	366
Traverses (accessoires de la voie)	I	33	54
Trématage (droit de) (*)	VI	331	503
Triage (gares de) (*)	I	46	72
Trusts (*)	IV	277	423
Tunisie régime douanier avec la métropole	IV	295	443
Tunisiens (chemins de fer)	III	236	388
Types (principaux) des bateaux fluviaux	VI	325	499
— (—) des navires à vapeur	VII	360	537
— (—) de voiliers	VII	360	535
— de traction des bateaux fluviaux	VI	331	502
— principaux de freins	I	44	70

U

Unité technique des chemins de fer	I	40	63
Utilité des freins	I	44	70
— du groupage	I	202	290

V

Valeur d'un transport	I	5	4
— (éléments déterminatifs de la)	I	6	5
Valeurs (taxation des) au tarif général G. V.	I	170	247
Vente des navires	VII	362	541
Vérification des marchandises en douane	IV	281	425
— détaillée en matières de formalités en douane effectuées par le chemin de fer	I	142	244
Versement d'une provision pour paiement des débours. Réglementation étrangère	I	122	178
Vice propre (*)	I	188	276
Visite (droit de)	VII	386	578
Visites des navires	VII	386	578
Vitesse des trains			
— commerciale des trains	I	42	66
— moyenne de marche des trains			
— des transports par eau	VI	342	507
— en nœuds	VII	364	544
Vitesses utilisées en matière de transports par chemin de fer	I	50	84
Voie (notions sur le tracé de la)	I	29	51
— (éléments constitutifs d'une)	I	31	53
— d'eau et voie ferrée (avantages et inconvénients)	VI	354	516
— d'eau et voie ferrée (jonction des deux voies)	VI	349	511

	Partie	Numéro des articles	Pages
Voie d'eau et voie ferrée (concurrence)	VI	352	517
— — (tarification commune)	VI	350	512
— ferrée et cabotage	VII	397	600
Voies de transport (*)	I	2	3
— (classification et numérotation des)	I	37	57
— principales et accessoires (*)			
— paires, impaires (*)			
— navigables (historique)	VI	320	493
— (régime économique des voies navigables)	VI	335	505
— navigables étrangères	VI	353	518
— ferrées des ports	VII	391	591
Voiliers (différents types de)	VII	360	533
Voirie (grande). Les chemins de fer en font partie.	I	2	4
Voiturier (*)	I	4	4
Voitures (tarification des) en P. V. au tarif général	I	103	152
— — en G. V.	I	175	256
— à 1 fond et à 2 fonds (*)	I	104	153
— frais de magasinage en P. V. et en G. V.	I	107-179	156-260
— de déménagement chargées ou vides (taxation au tarif général P. V.)	I	—	153
Voitures (frais d'enregistrement et de manutention en G. V.	I	177	258
— transportées en G. V. — Exemples de taxes	I	178	259
— et animaux taxés au tarif général P. V. (non obligation de prévenir à l'avance la gare de départ)	I	105	154
Volume des colis-postaux	V	311	475
Voyageurs (prix de transport des)	I	160-162	231-236
— (majoration de 25 % du prix de transport des)	I	209	312/318
— (impôt nouveau de 25 % sur le prix de transport des)	I	210	318/322
— (projet de convention internationale pour le transport des)	II	227	355
— poids mort par voyageur	I	38	59
Vrac (marchandises en) (*)	I	115	170
— (—) (taxées au tarif général)	I	117	171

W

Wagons appartenant à des particuliers (frais de stationnement)	I	111	162
— (chargement et déchargement des)	I	111	160
— (chargement des) (art. 7 des conditions des tarifs spéciaux P. V.	I	151	160

	Partie	Numéro des articles	Pages
Wagons complets (*)	I	117	171 (1)
— de groupage, complets, collecteurs (*)	I	117	171 (1a)
— (différents types de)	I	38	59
— (frais de désinfection des)	I	137-180	203-266
— (frais de stationnement des)	I	111	160
— réservoirs (*)	I	113	166
— spéciaux (chômage des) (*)	I	113	166
— — (transports en)	I	113	166
— (tarage des)	I	99	146
— (types de) demandés par les expéditeurs	I	150	222
Z			
Zollverein (*)	IV	295	447
Zone franche de la Haute-Savoie (historique)			444
— (régime douanier)			

SUPPLÉMENT

TABLE DES MATIÈRES

Conditionnement des marchandises	note n°	1	page	603
Débours	—	2	—	603
Dépôt des bagages	—	3	—	604
Exploitation des chemins de fer pendant la guerre (réglementation nouvelle résultant de l'armistice)	—	4	—	605
Fausses déclarations	—	5	—	609
Lettre de voiture (droit de timbre)	—	6	—	611
Marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises	—	7	—	612
Minimum de perception	—	8	—	612
Tarif général commun P. V.	—	9	—	613
Tarifs internationaux	—	10	—	616
Unification des tarifs	—	11	—	616
Tarif de groupage	—	12	—	621

Vaunes. — Imprimerie LAFOLYE Frères.

PAYOT & Cie, 106, Boulevard Saint-Germain, PARIS

G. CLEMENCEAU

La France devant l'Allemagne. — 1 vol. in-8. . . . 7 50

F. ECCARD

Biens et intérêts français en Allemagne et en Alsace-Lorraine pendant la guerre. — Préface de M. Louis RENAULT. — 1 vol. in-8. . . . . 7 50

ED. FOLLIET

Le bilan dans les sociétés anonymes au point de vue juridique et comptable. — 1 vol. grand in-8 (en réimpression). . . . . 15 »

GEORGES HERSENT

Une politique de la construction après la guerre. Travaux publics et bâtiment. — 1 vol. in-8. . . 10 »

ANDRÉ MANDELSTAM

Le sort de l'Empire Ottoman. — 1 vol. grand in-8. . 12 »

ALEXANDRE MICHELSON

Le problème des Finances publiques après la guerre. — 1 vol. grand in-8. . . . . 15 »

GEORGES DE MONTENACH

Pour le village. La conservation de la classe paysanne. — 1 vol. in-8. . . . . 6 »

FRIEDRICH NAUMANN

L'Europe Centrale. — 1 vol. grand in-8. . . . . 9 »

ANTON NYSTRÖM

Avant 1914. Pendant et après. — 1 vol. grand in-8. 7 50

JOSEPH OSTER

Les Rapports juridiques entre la Caisse d'Epargne et les déposants. — 1 vol. grand in-8. . . . . 7 50

VILFREDO PARETO

Traité de Sociologie générale. — 2 vol. grand in-8 de 800 pages. Chaque volume. . . . . 25 »

J.-H. RICARD

L'appel de la terre (1915-1918), par François LETERRIEN. — Préface de M. H. HITIER, *avec 8 illustrations hors texte.* — 1 vol. in-8. . . . . 10 »

J. RIESSER

Préparation et conduite financières de la guerre. — Préface de M. André-E.-SAYOUS. — 1 vol. in-8. . . 6 »

Vannes. — Imprimerie LAFOLYE Frères.

HE
242
H4

Hennequin, Emile
Manuel

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY